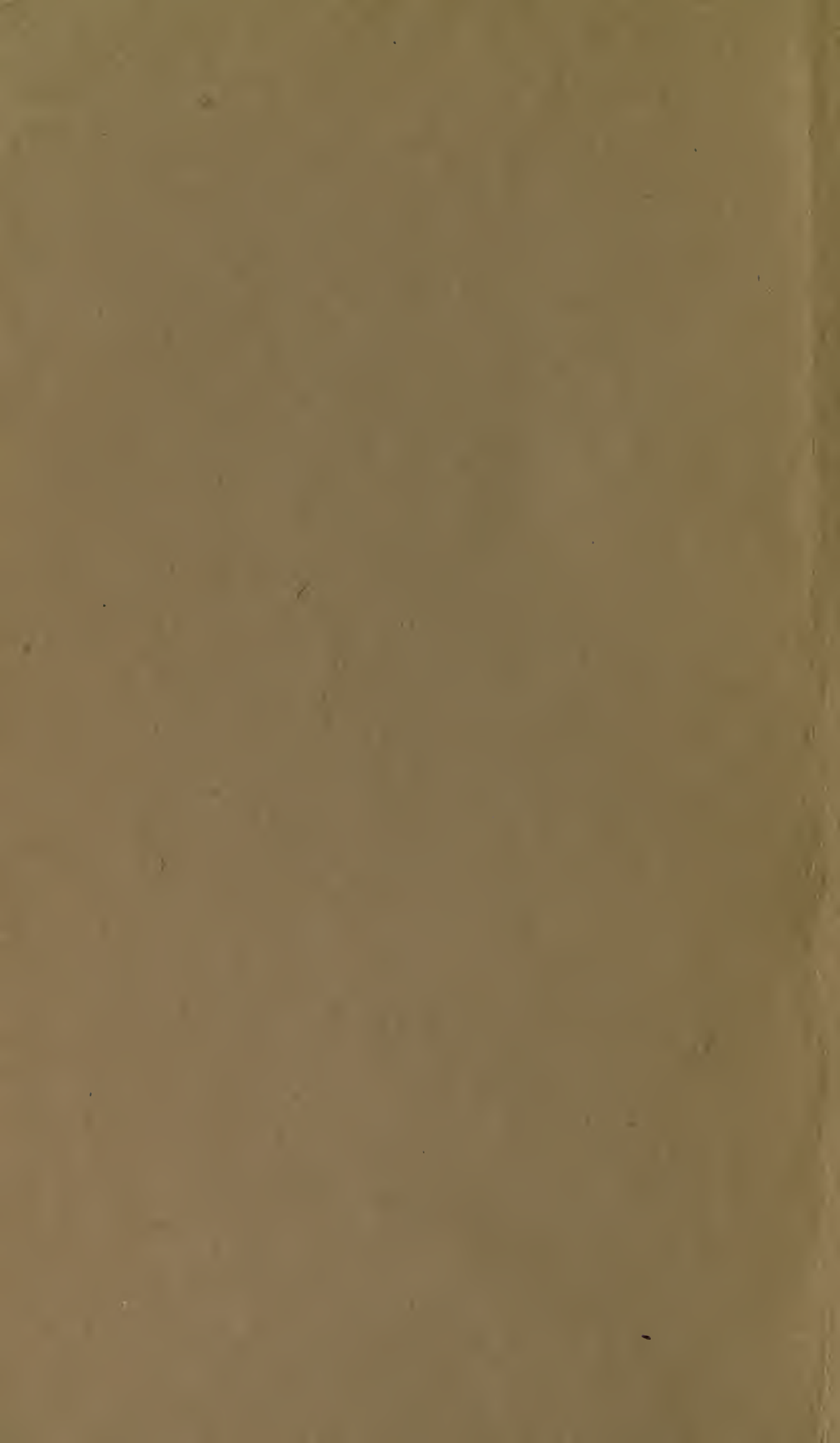






Im neuen Deutschland
Grundfragen deutscher Politik in Einzelschriften.
Herausgegeben von Professor D. Hermann Jordan.
11. Heft.

Die deutsche Türkenpolitik.

Von

Karl Helfferich



1921

Vossische Buchhandlung, Verlag, Berlin W 62, Nettelbeckstraße 21.

Vorwort.

Im vergangenen Herbst habe ich im Bunde der Asienkämpfer und im Nationalen Club zu Berlin Vorträge über die deutsche Politik in der Türkei gehalten. Der häufig an mich herangetretene Wunsch, die Vorträge möchten einem weiteren Kreise zugänglich gemacht werden, hat mich veranlaßt, den wesentlichen Inhalt der Vorträge in der beiliegenden Schrift wiederzugeben.

Berlin, im Juni 1921. **Karl Helfferich.**

Die deutsche Türkenpolitik.

Die Türkei ist wenige Wochen nach Kriegsausbruch an Deutschlands Seite in den Weltkrieg eingetreten. Sie hat als treuer Bundesgenosse unter gewaltigen Opfern und Leiden den Krieg, der für sie wie für uns ein Kampf um das Dasein war, bis zum bitteren Ende durchgekämpft. Der ihr auferlegte Friede von Sèvres ist das Seitenstück des uns auferlegten Friedens von Versailles.

Wie ist diese Schicksalsgemeinschaft entstanden? — Durch Zufall, durch Willkür Einzelner oder durch innere Notwendigkeiten? —

Und eine weitere Frage hat der Gang der Dinge aufgeworfen: die Frage, wie weit die deutsche Politik in Bezug auf die Türkei, wie weit die Verflechtung deutscher und türkischer Belange das Verhängnis mit heraufbeschworen haben, das mit dem Ausgang des Krieges über die beiden Länder hereingebrochen ist. Vielfach hat die Vorstellung Platz gewonnen, daß — neben der Flottenrivalität und der Handelskonkurrenz zwischen Deutschland und England, neben dem französischen Verlangen nach Revanche, neben den russisch-österreichischen Balkankonflikten — die von der deutschen Regierung in Bezug auf die türkischen Dinge befolgte Politik es gewesen sei, die uns in den Weltkrieg und in den Zusammenbruch hineingeführt habe.

Als einer, der fast während eines Jahrzehntes an der Gestaltung der deutsch-türkischen Beziehungen und insbesondere an dem Ausbau der deutschen Interessen in der Türkei an wichtiger Stelle mitgearbeitet hat, sei mir der Versuch gestattet, in kurzen Zügen ein Bild von der Rolle zu geben, die die Türkei von den ersten Zeiten des neuen Deutschen Reiches an bis zum Ausbruch des Weltkrieges in der deutschen Politik gespielt hat.

I.

Die Türkei war für die Politik des neuen Deutschen Reiches in den ersten beiden Jahrzehnten nur ein nebensächlicher Faktor. Die deutsche Politik hatte an der Türkei keinerlei eigenes Interesse. Die Türkei interessierte die deutsche Politik nur insoweit, als sie Gegenstand politischer Ambitionen anderer Großmächte war; von Großmächten, deren Verhältnis zu einander und zu uns entscheidend war für die gesamtpolitische Situation, insbesondere für die Bildung der großmächtlichen „Koalitionen", die Bismarck selbst als den Alpdruck seiner Nächte bezeichnet hat.

Unser politisches Verhältnis zur Türkei und zum gesamten Orient in der damaligen Zeit glaubt man vielfach erschöpfend bezeichnen zu können durch das Bismarcksche Wort von den „Knochen des pommerschen Grenadiers." Bismarck hat dieses viel zitierte und meistens falsch zitierte Wort zum ersten mal im Jahre 1876 gebraucht. Er hat damals, am 5. Dezember 1876, im Reichstag gesagt, er werde zu irgend einer aktiven Beteiligung Deutschlands an den orientalischen Dingen nicht raten, solange er in dem Ganzen kein Interesse sehe,

1*

welches auch nur die gesunden Knochen eines einzigen pommerschen Musketiers wert wäre. Er hat das Wort zehn Jahre später in einer Reichstagsrede vom 11. Januar 1887 wiederholt und zwar in spezieller Anwendung auf Bulgarien, aber mit der allgemeinen Schlußfolgerung: „die ganze orientalische Frage ist für uns keine Kriegsfrage."

In seinen „Gedanken und Erinnerungen" hat sich Bismarck ausführlich über das Verhalten Deutschlands zur türkischen Frage ausgesprochen. Seine Ausführungen über die deutsche Türkenpolitik finden sich dort bezeichnenderweise in dem 30. Kapitel, das von der „zukünftigen Politik Rußlands" handelt. Die Erörterung geht aus von der Möglichkeit, daß Rußland, wenn es sich für ausreichend gerüstet halten würde, dem Sultan anbieten werde, ihm seine Stellung in Konstantinopel und den ihm verbliebenen Provinzen zu garantieren, wenn er Rußland den Schlüssel zum russischen Hause, d. h. zum Schwarzen Meere, in Gestalt eines russischen Verschlusses des Bosporus gewähre. Bismarck hielt es nicht nur für möglich, sondern bei geschicktem Betreiben der Sache sogar für wahrscheinlich, daß die Pforte auf ein russisches Protektorat in dieser Form eingehen werde. Er hielt es für wahrscheinlich, weil die traditionelle, auf Erhaltung der Türkei gerichtete Politik Englands nach den Gladstoneschen Kundgebungen als erschüttert gelten müsse. Er nahm an, daß diese Erschütterung der englischen Türkenfreundschaft eine Rückwirkung auch auf Wien haben müsse. Bismarck erörterte aber auch den Fall einer Ablehnung des russischen Vorschlags durch die Pforte und einer darauf folgenden gewaltsamen Besetzung der Stellungen am Bosporus durch die russischen Streitkräfte. Der erste Schritt der russischen Diplomatie nach einer solchen Operation würde vielleicht eine vorsichtige Sondierung in Berlin sein, ob Österreich oder England, wenn sie sich dem russischen Vorgehen kriegerisch widersetzten, auf die Unterstützung Deutschlands rechnen könnten. „Diese Frage" so heißt es weiter „würde meiner Überzeugung nach unbedingt zu verneinen sein. Ich glaube, daß es für Deutschland nützlich sein würde, wenn die Russen auf dem einen oder anderen Wege, physisch oder diplomatisch, sich in Konstantinopel festgesetzt und dasselbe zu verteidigen hätten. Wir würden dann nicht mehr in der Lage sein, von England und gelegentlich auch von Österreich als Hetzhund gegen russische Bosporusgelüste ausgebeutet zu werden, sondern abwarten können, ob Österreich angegriffen wird und damit unser casus belli eintritt."

Die hier ausgesprochenen Gedanken hatten ihre praktische Auswirkung gefunden in dem „Rückversicherungsvertrag" mit Rußland vom Jahre 1887. Dort versprach der kaiserlich deutsche Hof in der Meerengenfrage dem russischen Hof wohlwollende Neutralität und sogar moralische und diplomatische Unterstützung selbst für den Fall, daß der Zar zur Verteidigung des Zuganges zum Schwarzen Meer Maßregeln für notwendig halten sollte, „um den Schlüssel seines Reiches in der Hand zu behalten."

Man muß sich jedoch hüten, die Bismarck'sche Türkenpolitik ausschließlich nach dieser Abmachung und nach dem oben angeführten Passus aus den „Gedanken und Erinnerungen" beurteilen zu wollen. Die Bismarck'sche Politik war in ihrer Berücksichtigung aller Eventualitäten und in ihrer realistischen Behandlnng der verschiedensten Situationen viel zu elastisch, als daß sie sich in einer einzelnen Abmachung oder einer einzelnen Äußerung erschöpfte. Wenn man die Bismarck'sche Türkenpolitik richtig verstehen will, muß man neben die Abmachung von 1887 und neben die oben angeführten Worte andere Ausführungen und andere konkludente Handlungen stellen.

So hat Bismarck im Dezember 1892 in den „Hamburger Nachrichten“ folgendes erklären lassen:

> „Der Fürst ist niemals der Ansicht gewesen, daß die Unterstützung der russischen Pläne Aufgabe der deutschen Diplomaten sein müsse, sondern er hat die Ansicht vertreten, daß es nicht Sache Deutschlands sei, Rußland an der Ausführung seiner Pläne zu hindern. Das ist ein großer Unterschied. Rußlands Vordringen zu hindern, fällt naturgemäß denjenigen Mächten zu, deren Interesse durch ein russisches Vorgehen direkt verletzt werden würde.“

Noch deutlicher wird Bismarcks Politik in Bezug auf die Türkei beleuchtet durch eine Episode, die im Juli 1880 spielte und über die Fürst Chlodwig Hohenlohe in seinen „Denkwürdigkeiten“ berichtet (Band II. S. 301, 302). Fürst Hohenlohe erzählt, wie der Kronprinz am 11. Juli ihm gegenüber seine Bedenken über die Entsendung von preußischen Offizieren nach der Türkei, die damals geplant war, ausdrückte und ihn beauftragte, diese Bedenken dem Reichskanzler vorzutragen. Über den Vortrag beim Fürsten Bismarck berichtete Fürst Hohenlohe am 15. Juli 1880 in einem Schreiben, in dem die Ansicht des Fürsten Bismarck dahin wiedergegeben wird: Der Reichskanzler könne die Bedenken des Kronprinzen nicht teilen; er halte die Entsendung der Offiziere in mehrfacher Beziehung für nützlich, u. a. weil der Einfluß, den wir damit in den türkischen Ländern erhielten, nicht zu unterschätzen sei. „Die Frage, was für Folgen das Abkommen für die Türkei hat, und ob es den europäischen Mächten bequem ist oder nicht, sei für uns zunächst nicht maßgebend . . . Es könne uns nützlich sein, auch die Türken zu Freunden zu haben, soweit es unser Vorteil gestatte. Die türkische Artillerie sei zu einer Zeit, in welcher wir mit Rußland in der größten Herzensfreundschaft lebten, von preußischen Offizieren ausgebildet worden; und wir hätten dadurch Einfluß und nützliche Beziehungen in der Türkei erworben. Wenn in Rußland der Chauvinismus, Panslawismus und die antideutschen Elemente uns angreifen sollten, so wäre die Haltung und die Wehrhaftigkeit der Türken für uns nicht gleichgiltig. Gefährlich könne sie **uns** niemals werden, wohl aber könnten unter Umständen ihre Feinde auch unsere werden.“

Der leitende Gedanke der Bismarck'schen Türkenpolitik war also keineswegs die völlige Gleichgiltigkeit, wie sie im Satz von den „Knochen des preußischen Grenadieres“ fälschlich untergeschoben wird. Er war vielmehr:

Es ist nicht Sache Deutschlands, Rußland an der Ausführung seiner Pläne in Bezug auf die Türkei zu hindern. Es ist aber auch nicht Sache Deutschlands, Rußland bei der Ausführung seiner Pläne zu helfen. Es ist auch nicht Sache Deutschlands, in Bezug auf die Türkei Vorteile, die sich uns bieten können, einfach zu ignorieren; vielmehr kann die Türkei für uns als Stein im Spiel gegen ein deutschfeindliches Rußland wertvoll werden. Solange als ein gutes Verhältnis zu Rußland aufrecht erhalten werden kann, soll dieses Verhältnis nicht durch eine aktive antirussische Politik in der Türkei in Frage gestellt werden.

Die innerhalb dieses Rahmens möglichen Nuancen der deutschen Türkenpolitik waren naturgemäß abhängig von der jeweiligen gesammtpolitischen Konstellation. Immerhin war und blieb der rote Faden die Unterordnung der Türkei und unserer türkischen Interessen unter unser gutes Verhältnis zu Rußland.

Hat nun diese — zeitweise bis zur Zusage einer moralischen und diplomatischen Unterstützung einer russischen Aktion gegen die Meerengen

getriebene — Unterordnung ihren Zweck, die Erhaltung der russischen Freundschaft, erreicht?

Schon seit dem Berliner Kongreß trat klar zutage, daß auch die weitestgehende Unterordnung der deutschen Politik unter die russischen Orientwünsche die russische Freundschaft nicht mehr zu sichern vermochte. Bismarck selbst hat seiner Enttäuschung über diese Entwicklung in seiner großen Reichstagsrede vom 6. Februar 1888 deutlichen Ausdruck gegeben:

> „Während des Kongresses, kann ich wohl sagen, habe ich meine Rolle, soweit ich es irgend konnte, ohne Landesinteressen und befreundete Interessen zu verletzen, ungefähr so aufgefaßt, als wenn ich der vierte russische Bevollmächtigte gewesen wäre. . . . Es ist während der ganzen Kongreßverhandlungen kein russischer Wunsch zu meiner Kenntnis gekommen, den ich nicht befürwortet, ja den ich nicht durchgesetzt hätte. Ich bin infolge des Vertrauens, das mir der leider verstorbene Lord Beaconsfield schenkte, in den schwierigsten, kritischsten Momenten des Kongresses mitten in der Nacht an dessen Krankenbett erschienen nnd habe in den Momenten, wo der Kongreß dem Bruch nahestand, dessen Zustimmung im Bett erreicht; — kurz, ich habe mich auf dem Kongreß so verhalten, daß ich dachte, nachdem er zu Ende war: nun, den höchsten russischen Orden in Brillanten besitze ich längst, sonst müßte ich den jetzt bekommen. Kurz, ich habe das Gefühl gehabt, ein Verdienst für eine fremde Macht mir erworben zu haben, wie es selten einem Minister vergönnt gewesen ist. Welches mußte also meine Überraschung und meine Enttäuschung sein, wie allmählich eine Art von Preßkampagne in Petersburg anfing, durch welche die deutsche Politik angegriffen, ich persönlich in meinen Absichten verdächtigt wurde. Diese Angriffe steigerten sich während des darauffolgenden Jahres bis 1879 zu starken Forderungen eines Druckes, den wir auf Österreich ausüben sollten in Sachen, wo wir das österreichische Recht nicht ohne weiteres angreifen konnten. Ich konnte dazu meine Hand nicht bieten, denn wenn wir uns Österreich entfremdeten, so gerieten wir, wenn wir nicht ganz isoliert sein wollten in Europa, notwendig in Abhängigkeit von Rußland . . . Wäre eine solche Abhängigkeit erträglich gewesen? Ich hatte früher geglaubt, sie könnte es sein, indem ich mir sagte: wir haben gar keine streitigen Interessen, es ist gar kein Grund, warum Rußland je die Freundschaft uns kündigen sollte . . . Der Vorgang betreffs des Krongresses enttäuschte mich, der sagte mir, daß selbst ein vollständiges Indienststellen unserer Politik (für gewisse Zeit) in die russische uns nicht davor schützte, gegen unsern Willen und gegen unser Bestreben mit Rußland in Streit zu geraten. Dieser Streit über Instruktionen, die wir an unsere Bevollmächtigten in den Verhandlungen im Süden gegeben oder nicht gegeben hatten, steigerte sich bis zu Drohungen, bis zu vollständigen Kriegsdrohungen von der kompetentesten Seite. Das ist der Ursprung unseres österreichischen Vertrags. Durch diese Drohungen wurden wir gezwungen, zu der von mir seit Jahrzehnten vermiedenen Option zwischen unseren beiden bisherigen Freunden zu schreiten."

Die Dienste, die Bismarck nach seinen eigenen Worten wie ein vierter russischer Bevollmächtigter der russischen Politik auf dem Berliner Kongreß

geleistet hatte, bewahrten ihn also nicht einmal vor der Notwendigkeit, kurze Zeit nach dem Kongreß unter einem bis zur Kriegsdrohung gesteigerten russischen Druck durch den Abschluß des Bündnisses mit Österreich gegen Rußland zu optieren.

Seit jener Zeit hatte Bismarck ununterbrochen mit mehr oder weniger verdeckter russischer Feindseligkeit zu kämpfen. In Rußland blieb die Legende unausrottbar, daß Bismarck die Verhandlungen des Berliner Kongresses in antirussischem Sinne geleitet habe. Unausrottbar blieb sogar die Legende, Bismarck habe an Österreich-Ungarn Bosnien und die Herzegowina ausgeliefert, während in Wirklichkeit die im Januar 1877 zwischen Rußland und Österreich-Ungarn abgeschlossene Konvention von Reichstadt, die vor Deutschland geheim gehalten wurde, der Donaumonarchie den Besitz von Bosnien und der Herzegowina gegen die Neutralität im russisch-türkischen Krieg zusicherte.

Aber dies nur nebenbei, um zu zeigen, daß nicht einmal die von Bismarck so konsequent verfolgte Politik der Unterordnung unserer Interessen an der Türkei unter die russische Freundschaft zu hindern vermochte, daß die türkischen Dinge auf die Beziehungen zwischen Deutschland und den andern Großmächten, vor allem zu Rußland, stark zurückwirkten.

II.

Die Gesamtentwicklung Deuschlands brachte es mit sich, daß der Rahmen der Bismarckschen Politik, die im wesentlichen europäische Kontinentalpolitik war, noch zur Bismarckschen Zeit gesprengt wurde.

Die starke Bevölkerungszunahme machte für Deutschland die Entwicklung vom Agrar- zum Industrie- und Handelsstaat zur Notwendigkeit. Die deutsche Volkswirtschaft wurde mehr und mehr in die Weltwirtschaft verflochten. Das Bedürfnis nach Sicherung des Bezugs von Rohstoffen und Nahrungsmitteln und das Bedürfnis nach Sicherung von Absatzmärkten wurde immer stärker. Bismarck selbst hat den gewaltigen Wandel anerkannt, den das von ihm geschaffene Deutschland in wenigen Jahrzehnten durchgemacht hat. Als Bismarck in einem der letzten Jahre seines Lebens die Hafenanlagen in Hamburg besichtigte, die er seit langem nicht gesehen, da stand er bewegt und ergriffen vor dem gewaltigen Bilde neuen Lebens und sagte nach langem Schweigen zu seinen Begleitern: „Ja, das ist eine neue Zeit — eine ganz neue Welt!"

Durch diese Entwicklung, die sich seit langem angebahnt hatte und die späterhin dem 80jährigen Bismarck in dem lebensvollen Bilde des Hamburger Hafens so eindrucksvoll vor Augen stand, war Deutschland zu einer Kolonialpolitik gedrängt worden. Bismarck selbst hatte diese aktive Kolonialpolitik schon zu Beginn der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts inauguriert. Aber in der kolonialen Aufteilung der Erde kamen wir zu spät. Zwar gelang es dem raschen Zugreifen Bismarcks, in Afrika und in der Südsee die Grundlagen für einen Kolonialbesitz zu sichern, der im Laufe der Jahrzehnte in harter und zäher Arbeit zu ansehnlicher Blüte geführt worden ist. Aber auch noch zur Zeit des Ausbruchs des Weltkrieges vermochten unsere Kolonien nur einen bescheidenen Teil unserer weltwirtschaftlichen Bedürfnisse zu decken; sie vermochten nur einen geringen Bruchteil der von der deutschen Volkswirtschaft benötigten Rohstoffe und Nahrungsmittel zu liefern, und noch geringer war der Bruchteil unserer Ausfuhr, den sie aufzunehmen im Stande waren.

Es war deshalb doppelt wichtig, daß wir uns unsre Stellung in denjenigen unabhängigen Staatsgebilden sicherten, die nach ihrer Natur und ihrer wirtschaftlichen Entwicklung den überseeischen Kolonialgebieten ähnelten, in denen vor allem — ebenso wie in den überseeischen Kolonien — eine große Erschließungs- und Entwicklungsarbeit zu leisten war und die auf Grund einer solchen Entwicklungs- und Erschließungsarbeit für die Zukunft zu wichtigen Bezugs- und Absatzländern zu werden versprachen.

Die Türkei stand dabei aus geographischen Gründen im Vordergrund. Sie ist für uns über Land und auf dem Schiffahrtsweg der Donau erreichbar, also auf Handelswegen, die abseits der Kontrolle des seegewaltigen England liegen. Allerdings über die Brücke der österreichisch-ungarischen Länder und des Balkan, sodaß für Deutschland eine erfolgreiche türkische Politik stets eine erfolgreiche Politik gegenüber Österreich-Ungarn und dem Balkan zur Voraussetzung hatte. Die Türkei bot für eine deutsche wirtschaftliche Betätigung große, wenn auch oft übertriebene Möglichkeiten, namentlich auf dem Gebiet des Ackerbaus, des Bergbaus und der Eisenbahnen. Schon Friedrich List hat in Würdigung dieser Umstände auf die Bedeutung hingewiesen, die die Türkei für Deutschland gewinnen müsse.

Es war also nicht Zufall und Willkür, sondern das Ergebnis der Gesamtentwicklung unseres Vaterlandes, wenn Deutschland allmählig ein aktiveres Interesse an der Türkei zu nehmen begann.

Das deutsche Interesse an der Türkei war allerdings von Anfang an sehr verschieden von dem Interesse, das die anderen Großmächte seit langer Zeit an der Türkei hatten. Deutschlands wohlverstandenes Interesse erforderte die Erhaltung der Integrität und Souveränität der Türkei und auf diesem Boden die Gleichberechtigung für Deutschland in der wirtschaftlichen Betätigung mit den übrigen Mächten. Die Interessen der übrigen Großmächte waren mehr oder weniger auf eine Schwächung, ja auf eine Aufteilung der Türkei gerichtet. Am stärksten bei Rußland, das sich nach dem Testament Peters des Großen als den Haupterben des „kranken Mannes" am Bosporus betrachtete. Aber auch England, das die Türkei, die Vormacht des Muhammedanismus, lange genug als wichtiges Bollwerk gegen das gefährliche Rußland ansah und behandelte, war in Rücksicht auf die zahlreichen Muhammedaner seines eigenen Kolonialreiches daran interessiert, die Türkei nicht zu stark werden zu lassen. Österreich-Ungarn war wegen Bosniens und der Herzegowina, die der Berliner Kongreß formell unter türkischer Souveränität belassen hatte, Italien war wegen Albaniens territorial nicht ganz uninteressiert. Am meisten deckten sich noch die deutschen Interessen an der Erhaltung und Entwicklung der Türkei mit den Interessen Frankreichs, das allerdings in Sachen des christlichen Protektorats und namentlich hinsichtlich des Libanon eine Sonderstellung beanspruchte, im übrigen aber ebenso wie Deutschland von einer Zerstückelung der Türkei kaum etwas zu gewinnen aber viel zu verlieren hatte.

Die Vielgestaltigkeit und Gegensätzlichkeit der Interessen und Bestrebungen der einzelnen Großmächte wurden von dem klugen Sultan Abdul Hamid richtig erkannt und während seiner langen Regierungszeit durch Ausspielen der einen Macht gegen die andere meisterhaft ausgenützt.

Es ist keine Frage, daß unsere gesamte Stellung im Konzert der Großmächte durch das Aktivwerden unseres Interesses an der Türkei, obwohl wir keinerlei territorialen Gelüste hatten, erschwert worden ist; erschwert vielleicht gerade dadurch, daß wir keine territorialen Gelüste hatten. Denn andernfalls

wäre eine Verständigung — wenigstens eine Verständigung auf Zeit — im Wege von „Kompensationen" wohl leichter erreichbar gewesen. Bismarck hat die Lage in seinen „Gedanken und Erinnerungen" treffend mit den Worten bezeichnet:

> „Deutschland ist vielleicht die einzige große Macht in Europa, die durch keine Ziele, die nur durch siegreiche Kriege zu erreichen wären, in Versuchung geführt wird. Unser Interesse ist, den Frieden zu erhalten, während unsere kontinentalen Nachbarn — er hätte auch England hinzurechnen können — ohne Ausnahme Wünsche haben, geheime und amtlich bekannte, die nur durch Krieg zu erfüllen sind."

Die Reibungsmöglichkeiten mit den nur durch Krieg zu erreichenden Aspirationen anderer Großmächte mußten natürlich verstärkt werden, wenn wir uns dort für die Erhaltung des bestehenden Zustandes und seine Kräftigung einsetzten, wo andere ihre Ziele nur durch eine Zerstörung des bestehenden Zustandes erreichen konnten.

Die große Frage war, ob Deutschland in seiner politischen und ebenso in seiner wirtschaftlichen Betätigung alles vermeiden wollte, was geeignet war, die Gefahr solcher Reibungen hervorzurufen. Es hätte dann nicht nur auf den Erwerb von Kolonien und Stützpunkten, auf den Ausbau seiner Kriegsflotte, auf eine Politik der Selbständigerhaltung großer und wichtiger Wirtschaftsgebiete verzichten müssen, sondern ebensosehr auf die Entwicklung seiner Industrie, seines Außenhandels und seiner Handelsflotte.

Im Lichte des Weltkrieges und seines katastrophalen Ausgangs mag es Leute geben, die heute der Ansicht sind, wir hätten uns aller solcher Lebensäußerungen nach außen hin enthalten und uns in unser kontinentales Schneckenhaus einkapseln sollen. Vor dem Kriege gab es niemand, der diese Klugheit gepredigt hat. Mir ist wenigstens kein solcher kluger Mann bekannt. Die klugen Leute von heute lieben es, sich mitunter auf Bismarck zu berufen. Wie wenig diese Berufung auf Bismarck berechtigt ist, dafür will ich als Beispiel nur die Antwort anführen, die er im Herbst 1897 durch seinen Schwiegersohn, den Grafen Rantzau, an den Engländer Sidney Whitman hat erteilen lassen, der bei ihm angefragt hatte, ob er ein Mittel wisse, um die Beziehungen zwischen England und Deutschland zu bessern. Die Antwort lautete:

> „Er bedaure, daß die Beziehungen zwischen England und Deutschland nicht besser seien, als sie eben sind. Bedauerlicherweise wisse er auch kein Mittel dagegen, da das einzige ihm bekannte, das darin bestehe, daß wir unserer Industrie einen Zaum anlegten, nicht gut anwendbar sei."

Unsere „Weltpolitik" war mit dem Hineinwachsen in die Weltwirtschaft zur Notwendigkeit geworden. Fraglich sein konnte nur ihre Handhabung im einzelnen. Das war eine Sache des Augenmaßes, eine Sache der Abwägung von Kräften und Gegenkräften, von Risiken und von Vorteilen.

Ich bin der Letzte zu leugnen, daß es in diesem Punkte in der nachbismarckischen Zeit mitunter gefehlt hat. Ich selbst habe in meinem Buch über den Weltkrieg die deutsche Politik seit der Entlassung Bismarcks als eine „Politik der mangelnden Gegengewichte" bezeichnet. Ich habe darauf aufmerksam gemacht, daß es unsere Staatsmänner nicht in derselben Weise verstanden haben, wie die Staatsmänner der Gegenseite, Interessen und Gefühle, die der großen Richtlinie

ihrer Politik entgegenstanden, — auch Interessen und Gefühle von an sich erheblichem Gewicht — dieser großen Richtlinie unterzuordnen. Aber trotzdem bin ich auch heute noch der Überzeugung, daß die Gesamtentwicklung unseres Volkes uns zu einer aktiven Politik auch auf Gebieten, auf denen das Risiko der Reibung mit anderen Großmächten unverkennbar war, förmlich gezwungen hat. Das gilt auch für unsere Politik in Bezug auf die Türkei. Ich bin ferner der Überzeugung, daß eine solche aktive Politik in Bezug auf die Türkei so geführt werden konnte, daß die gefährlichsten Klippen vermieden wurden. Ja, ich gehe weiter; ich möchte sagen, daß unsere Politik in Bezug auf die Türkei tatsächlich im großen Ganzen so geführt worden ist, daß sich trotz aller gelegentlichen Reibungen und Verstimmungen ein eigentlicher Konfliktsstoff aus ihr nicht entwickelt hat.

III.

Zum Zweck der Begründung dieses Urteils will ich versuchen, einen kurzen Überblick über die historischen Tatsachen der deutsch-türkischen Politik zu geben.

Gewissermaßen das Signal für den Beginn einer neuen Epoche in den deutsch-türkischen Beziehungen war die Reise des Kaisers Wilhelm II. nach Konstantinopel im Herbst des Jahres 1888, des Jahres seines Regierungsantritts. Die freundschaftliche Behandlung des Sultans auf gleichem Fuße durch den Beherrscher des mächtigen deutschen Reiches erregte in der politischen Welt starkes Aufsehen.

Im gleichen Jahre kam es zum Abschluß einer ersten deutsch-türkischen Anleihe und in Verbindung damit zu der Verleihung der Konzession für die Eisenbahnlinie Haidar Pascha—Angora, der ersten Teilstrecke der „Anatolischen Bahn“, an eine deutsche Finanzgruppe.

Rußland horchte auf. Der Zar Alexander III. fragte Bismarck bei der ersten Begegnung: „Et Constantinople?“ — Bismarck beschwichtigte den Zaren über unsere Absichten in der Türkei, in der wir nichts erstrebten als den status quo.

Im Jahre 1890 folgte der Abschluß des deutsch-türkischen Handelsvertrages.

Auf dieser Grundlage betätigte sich nun in der Türkei der deutsche Unternehmungsgeist. Die Anleihe stand im Zusammenhang mit großen Bestellungen des türkischen Kriegsministeriums. Der Handelsvertrag erleichterte die Herstellung direkter Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und der Türkei, ebenso die Niederlassung deutscher Kaufleute und Gewerbetreibender in den türkischen Handelsplätzen. Der Eisenbahnbau auf Grund der erteilten Konzession gab Anlaß zu großen Lieferungen von Eisenbahnmaterial aller Art und zur Beschäftigung von deutschen Ingenieuren.

Die deutschen Bestrebungen fanden damals bei England Ermunterung, bei Rußland und Frankreich Mißtrauen und Gegnerschaft. Rußland sah scheel zu jeder Betätigung, die geeignet war, neue Interessen an der Erhaltung der Türkei zu schaffen und die Türkei selbst von innen heraus zu kräftigen. Frankreich hatte sich mehr und mehr daran gewöhnt, die Türkei wirtschaftlich und finanziell als seine Domäne zu betrachten; es hatte auch speziell in dem Anleihe- und Waffengeschäft, ebenso wie in der Eisenbahnkonzession mit Deutschland konkurriert und war dabei unterlegen. England dagegen betrachtete damals, gegen Ende der achtziger Jahre, die Türkei immer noch als einen wichtigen Damm gegen die russischen Ausdehnungsbestrebungen. Es fühlte sich deshalb an der Erhaltung der Türkei interessiert. Auf wirtschaftlichem und finanziellem Gebiet sah es in

Deutschland auf türkischem Boden einen weniger gefährlichen Konkurrenten als in Frankreich, zumal da es an Frankreich in der letzten Zeit im türkischen Eisenbahnwesen Boden verloren hatte; die ursprünglich von Engländern gegründete Eisenbahngesellschaft Smyrna—Cassaba war unter französische Kontrolle geraten. Das Auftreten Deutschlands in der Türkei war unter diesen Umständen der britischen Politik nicht unwillkommen, die Förderung der deutschen Pläne paßte in den Rahmen der damals noch dreibundfreundlichen Gesamtpolitik Englands.

Dem entsprach es, daß an der Anatolischen Eisenbahngesellschaft neben deutschem, österreich-ungarischem und italienischem Kapital auch englisches Kapital, wenn auch nur in bescheidenem Umfang, sich beteiligte.

Die Bahnstrecke nach Angora (578 km) wurde in kurzer Frist vollendet. Der Betrieb wurde im Jahre 1892 auf der ganzen Ausdehnung der Strecke aufgenommen. Im Jahr darauf erhielt die Anatolische Eisenbahngesellschaft eine Bau- und Betriebskonzession für die in Eskischehir von der Hauptlinie abzweigenden Linie bis Konia (445 km). Im Jahre 1896 wurde auch diese Linie dem Betrieb übergeben. Damit war ein Netz von mehr als 1000 km Länge unter deutscher Leitung gebaut und in Betrieb gebracht. Die Verlängerung der Eisenbahn von Angora über Siwas und Diarbekir bis Bagdad war schon in der ersten Konzession vorgesehen.

Es scheint mir angezeigt, an dieser Stelle einige Punkte hervorzuheben, in denen sich die deutschen Eisenbahnen in der Türkei von den bis dahin von anderen Nationen dort in Angriff genommenen Eisenbahnen unterschieden.

Die Anatolische Eisenbahn und ihre natürliche Fortsetzung über Bagdad nach dem Persischen Golf stellt eine große, von der türkischen Hauptstadt ausgehende Transversallinie dar, die das gegebene Rückgrat eines jeden Eisenbahnsystems der asiatischen Türkei bildet und die geeignet war, das türkische Reich wirtschaftlich und militärisch zusammenzuhalten. Dagegen waren die bis zum Bau der Anatolischen Bahn von Finanzgruppen anderer Länder hergestellten Eisenbahnen durchweg nur Stichbahnen, die von irgendeinem Punkte des Mittelmeeres aus, der für Engländer und Franzosen leicht zu erreichen, von den Türken selbst aber schwer zu schützen war, mehr oder weniger weit ins Land eindrangen. Das gilt ebenso für die Linie von Smyrna nach Cassaba und von Smyrna nach Aidin, wie für die kurze Strecke von Mersina (am Golf von Alexandrette) nach Adana, für die Bahn von Beyruth nach Hama und Damaskus und für die Bahn von Jaffa nach Jerusalem. Alle diese Stichbahnen begünstigten — im Gegensatz zu der eine große, in ihrem Ausgangspunkt geschützte Überlandlinie darstellenden Anatolischen- und Bagdadbahn — geradezu die Schaffung fremder Interessensphären und damit die Zerstückelung des türkischen Reiches. Ich habe diesen Unterschied bei Verhandlungen zur Zeit meiner Wirksamkeit in der Türkei gelegentlich einmal dahin charakterisiert, daß ich unsere deutsch-türkische Eisenbahnen als „chemins de fer de concentration“, die von den Franzosen und Engländern gebauten und betriebenen Eisenbahnen als „chemins de fer de démenbrement“ bezeichnete.

Ein weiterer Unterschied war folgender: die von den Engländern und Franzosen gebauten und betriebenen Stichbahnen erschlossen küstennahe, fruchtbare und zum Teil hochentwickelte Gebiete, die eine sofortige Rentabilität in Aussicht stellten. Die deutschen Eisenbahnunternehmungen dagegen waren auf lange Sicht berechnet. Die Anatolische- und die Bagdadbahn durchquerten Gebiete, die zwar im Altertum durch ihre Fruchtbarkeit und ihren Erzreichtum berühmt waren, die aber jetzt seit Jahrhunderten im tiefsten Verfall lagen.

Das anatolische Hochland war durch Waldzerstörungeu, Verfall der Bewässerungs-anlagen, Rückgang und Verarmung der Bevölkerung nahezu zur Wüste geworden. Die Wiedererweckung dieses Gebietes zu wirtschaftlichem Leben erforderte geduldige und zähe Arbeit, deren Früchte erst in Jahrzehnten reifen konnten. Für diese Wiedererweckung war die Eisenbahn selbst das vornehmste Werkzeug. Bis die Wiedererweckung wenigstens in einigem Umfang gelungen war, konnten Eisenbahn-unternehmungen dieser Art nicht auf große Erträgnisse, sondern höchstens auf eine kümmerliche Verzinsung im Rahmen der vom türkischen Staat gewährten Garantien rechnen. Die Anatolische Bahn und die Bagdadbahn kann man als Entwicklungsbahnen, die von den Franzosen und Engländern geschaffenen Eisenbahnlinien als Ausbeutungsbahnen bezeichnen.

Ein dritter Unterschied war schließlich, daß die Deutschen eine technisch und finanziell solide Arbeit leisteten. Die englischen und französischen Finanzgruppen sahen in erster Linie auf hohe Bau- und Emissionsgewinne. Sie bauten schlecht und finanzierten schlecht. Die sämtlichen französischen und englischen Bahnen in der Türkei mußten, nachdem ihre Begründer ansehnliche Bau- und Finanz-gewinne eingestrichen hatten, technisch und finanziell saniert werden. Die deutschen Bahnen dagegen sind, wie stets auch von den Konkurrenten anerkannt wurde, musterhaft gebaut. Desgleichen sind die deutschen Bahnen in geradezu vorbildlicher Weise finanziert worden: Die Aktien der Anatolischen Bahn wurden erst gegen Ende der neunziger Jahre, als das Unternehmen auf eine gesicherte Grundlage gebracht war, zu einem niedrigen Kurse emittiert. Abgesehen von geringfügigen Schwankungen in der Dividende hat es für die Aktionäre bis in den Weltkrieg hinein niemals einen Rückschlag gegeben. Die Aktien der Bagdadbahn, in denen sich das finanzielle Risiko dieses großen Unternehmens verkörperte, sind überhaupt nicht in das Publikum gebracht worden. Dem Publikum angeboten wurden lediglich die Bagdadobligationen, deren Verzinsung und Tilgung durch aus-reichende Garantien gesichert war.

Der Erfolg unserer soliden, das türkische und das deutsche Interesse gleicherweise wahrnehmenden Arbeit war eine starke Zunahme des deutschen Einflusses in der Türkei und eine wachsende Kräftigung der Türkei von innen heraus.

Diese Erfolge wurden erzielt unter allmählig schwieriger werdenden politischen Verhältnissen.

Bald nachdem Deutschland angefangen hatte, sich wirtschaftlich und finanziell in der Türkei zu betätigen, wurde die Abkehr Englands von der Türkei deutlich. Der Wandel in Englands Haltung gegenüber der Türkei war wohl in erster Linie bedingt durch seine Festsetzung in Ägypten und durch den wachsenden Wunsch, die Landbrücke zwischen Ägypten und Indien unter seine Kontrolle zu bringen. Die Pforte, als der Suzerän Ägyptens, machte um die Wende der achtziger und neunziger Jahre wiederholt Anstrengungen, um England zur Räumung Ägyptens zu bewegen. Diese Aufforderungen wurden in London übel vermerkt. Lord Salisbury erklärte damals sehr kühl, daß England erst „das Werk vollenden" wolle.

In aller Schärfe, trat die neue, gegenüber der Türkei feindselige Politik Englands in Erscheinung aus Anlaß der Armenier-Massakres im Jahre 1896. England, dessen humanitären Regungen sich stets mit politischen Beweggründen im Einklang zu befinden pflegen, veranstaltete eine große Flottendemonstration vor Salonik und richtete an die übrigen Großmächte eine Aufforderung zum Einschreiten. Nicht nur Deutschland, sondern auch Rußland und Österreich-

Ungarn lehnten damals ab. Rußland, das im Begriffe war, seine neue ostasiatische Expansionspolitik zu inaugurieren, hatte seine Hände für Vorderasien nicht frei. Deutschland und Österreich-Ungarn hatten mit Rußland das gemeinschaftliche Interesse, an den bestehenden Zustand auf dem Balkan und in Vorderasien nicht zu rühren.

Das folgende Jahr, (1897) brachte den Konflikt zwischen Griechenland und der Türkei wegen der Insel Kreta, der schließlich zum Krieg führte. Deutschland ergriff aus diesem Anlaß zum ersten Mal eine diplomatische Initiative zugunsten der Türkei. Wegen des völkerrechtswidrigen Verhaltens Griechenlands schlug die deutsche Regierung den Großmächten eine Blockade der griechischen Häfen vor. Sie holte sich dabei eine Zurückweisung. England lehnte die deutsche Aufforderung sofort ab, Italien folgte. Der deutsche Vorschlag war damit erledigt. Bismarck kritisierte damals in den „Hamburger Nachrichten" sehr scharf das Verhalten der deutschen Diplomatie, die sich in dieser Frage ohne jede Not in die vorderste Reihe gestellt habe.

Wie sich die deutsche Politik beim Ausgang des griechisch-türkischen Krieges stellte, zeigen die von dem damaligen Staatssekretär des Auswärtigen von Bülow Ende Dezember 1897 im Reichstag abgegebenen Erklärungen:

> Wir hätten an Kreta nur das Interesse, daß es nicht zum Erisapfel und zur Brandfackel werde. In diesem Sinne hätten wir auf die Türkei eingewirkt. Die Pforte wisse, daß wir ihr ganz objektiv gegenüberständen; wir konnten ihr deshalb im entscheidenden Augenblick, als es sich um Waffenstillstand oder Weiterführung des Vormarsches auf Athen handelte, sagen, daß es nicht weise von ihr sein würde, sich den vereinigten Wünschen der europäischen Großmächte zu widersetzen. An einem positiven Druck auf die Türkei würden wir uns nicht beteiligen. Wenn andere Mächte einen solchen Druck ausübten, würde Deutschland ruhig beiseite treten.

Die deutsche Regierung begnügte sich also in jener Situation damit, der Türkei ihren guten Willen und ihre wohlwollende Gesinnung zu dokumentieren und es abzulehnen, sich an einem positiven Druck auf die Türkei zu beteiligen. Aber eine aktive Hilfe konnte und wollte sie der Türkei nicht in Aussicht stellen.

Bald darauf, im Jahre 1898, unternahm Kaiser Wilhelm II. seine vielbesprochene Reise nach dem Heiligen Lande, nach Syrien und Konstantinopel. In Damaskus sprach er am Grabe Saladins die aufsehenerregenden Worte: „Mögen die 300 Millionen Muhammedaner, die auf der Erde verstreut leben, dessen versichert sein, daß zu allen Zeiten der deutsche Kaiser ihr Freund sein wird." Eine Kundgebung, die mehr auf politisches Sentiment als auf politische Aktion eingestellt war und hinter der man in England und in Rußland mehr suchte, als sie bedeutete. Dahinter stand immerhin die Tatsache, daß wir seit dem Abschwenken Englands von seiner traditionellen türkenfreundlichen Politik die einzige Großmacht waren, die sich der Türkei gegenüber wohlwollend und freundschaftlich verhielt.

IV.

Die deutschen Eisenbahnunternehmungen in der Türkei hatten sich inzwischen in sich selbst soweit konsolidiert und zur wirtschaftlichen und finanziellen Kräftigung der Türkei soweit beigetragen, daß der seit Jahrzehnten erörterte

Plan der Bagdadbahn — d. h. der Überlandlinie von Konstantinopel über Bagdad bis zum Persischen Golf — aus dem Bereich theoretischer Diskussionen und erfolgloser Verhandlungen heraustreten und greifbare Gestalt annehmen konnte.

Es war der glühende Wunsch des Sultans, den großen Plan zu verwirklichen, und zwar mit deutscher Hilfe. Er wandte sich an die deutsche Regierung und an die deutsche Finanzgruppe der Anatolischen Bahn. Die deutsche Regierung fand sich bereit, das Projekt zu fördern, und die deutsche Finanzgruppe stellte sich unter gewissen Voraussetzungen zur Verfügung.

Das Bagdadbahnprojekt hat bei uns in Deutschland manchen Überschwang ausgelöst. Es gab Leute, die von den unendlichen Reichtümern Mesopotamiens schwärmten, als ob das Land der zwei Ströme heute noch das Zauberland Harun al Raschids wäre und nicht vielmehr eine Wüste, die nur mit viel Arbeit und Geld, Geduld und Zeit wieder einmal in einen Garten verwandelt werden kann; Leute, die, was schlimmer war, von den Möglichkeiten einer deutschen Kolonisation sprachen, an die angesichts der inneren türkischen Verhältnisse kein vernünftiger Mensch denken konnte; die schließlich, was am allerschlimmsten war, die Bagdadbahn in der unbedachtesten und sinnlosesten Weise als das Instrument rühmten, mit dem Deutschland die Position Englands in Ägypten und Indien militärisch bedrohen könne.

In den politisch und finanziell verantwortlichen deutschen Kreisen war man frei von solchem Überschwang und solchen Torheiten. Man sah die begrenzten Möglichkeiten und die großen in der Sache liegenden politischen und finanziellen Schwierigkeiten. Man zog daraus den Schluß, daß eine Durchführung des großen Unternehmens innerhalb absehbarer Zeit nur auf internationaler Grundlage gesichert werden könne. Für diese Auffassung, in der sich damals, als gegen Ende der neunziger Jahre das Projekt der Bagdadbahn akut wurde, die deutsche Regierung und die deutsche Finanz einig waren, sprachen vor allem folgende Momente:

1. Der Umfang der für eine Streckenlänge von rund 2500 km erforderlichen Kapitalien.
2. Die Notwendigkeit der Zustimmung der Großmächte zur Schaffung der neuen türkischen Staatseinnahmen, die als Garantien für das Unternehmen erforderlich waren.
3. Die internationale Bedeutung der neuen Weltlinie, namentlich für den Verkehr mit Britisch-Indien.
4. Die Abhängigkeit des Schicksals des Unternehmens von der politischen Haltung der einzelnen Großmächte.

Aus allen diesen Gründen erschien nicht nur die Zustimmung der nächstinteressierten Großmächte erforderlich, sondern darüber hinaus wurde die aktive Mitwirkung dieser Großmächte und ihrer Finanzkreise angestrebt. Insbesondere hat der Mann, der in Deutschland als der erste Träger des Gedankens der Bagdadbahn galt, der Direktor der Deutschen Bank Dr. Georg von Siemens, seine ganze Kraft eingesetzt, um für die Ausführung des Projektes eine breite internationale Grundlage zu schaffen.

Diese Bemühungen zeitigten zunächst Frankreich gegenüber einen gewissen Erfolg. Im Mai 1899 kam zwischen der Deutschen Bank und der unter französischen Führung stehenden Gruppe der Ottomanischen Bank ein grundsätzliches Einvernehmen zustande.

Auch England gegenüber schienen die Verständigungsversuche nicht aussichtslos. Es war die Zeit der Chamberlainschen Sondierungen wegen einer deutsch-englischen Annäherung. Bei Gelegenheit des Besuches, den der Kaiser im November 1899 der Königin von England in Windsor abstattete, sprach sich Chamberlain dahin aus, daß ihm eine englische Beteiligung an den deutschen Eisenbahnunternehmungen in Vorderasien erwünscht sei. Es sei ihm lieber die Deutschen in Kleinasien zu sehen als die Russen und Franzosen.

Aber der gute Anlauf hatte keine weitere Folge. Als die deutsche Finanzgruppe die Vorkonzession für die Bagdadbahn erlangt und durch die Arbeiten einer Studienexpedition technischer und wirtschaftlicher Sachverständiger die nötigen Grundlagen für praktische Finanzierungsverhandlungen geschaffen hatte, fand sie in London eine veränderte Situation.

Die politischen Beziehungen zwischen Deutschland und England waren an dem kritischen Punkte angelangt. England versuchte mit steigendem Druck die deutsche Politik zu einer Option zwischen England und Rußland zu zwingen. Die von Rußland in jener Zeit in Ostasien und Mittelasien befolgte Expansionspolitik gab den Anstoß. Es hatte zunächst den Anschein, als ob in der Tat die Bemühungen Englands, Deutschland endgültig von Rußland abzudrängen und das deutsche Schwert für seine Politik zu gewinnen, Erfolg haben sollten. Im Herbst 1900 kam zwischen Deutschland und England ein Abkommen über China zustande, das sogenannte „Yangtse-Abkommen“, in dem die beiden Mächte gemeinschaftlich den Grundsatz der offenen Tür in China festlegten und sich gegenseitig versprachen, den Territorialbestand des chinesischen Reiches unvermindert zu erhalten und sich, wenn dritte Mächte territoriale Vorrechte verlangten, über etwaige Schritte vorher zu verständigen. Über die Tragweite dieses Abkommens bestanden jedoch von vornherein Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden kontrahierenden Parteien. Diese Meinungsverschiedenheiten wurden schon wenige Monate nach dem Abschluß des Abkommens akut durch Rußlands Vorgehen in der Mandschurei. Mitte März 1901 erklärte der Reichskanzler Fürst Bülow im Reichstag:

> „Auf die Mandschurei bezieht sich das Abkommen nicht. Bei den Verhandlungen haben wir keinen Zweifel darüber gelassen . . . Was aus der Mandschurei wird, . . . ja, meine Herren, ich wüßte wirklich nicht was uns gleichgültiger sein könnte.“

Gegenüber dieser Äußerung des Fürsten Bülow erklärte die englische Regierung im Unterhaus, daß die Behauptung, Deutschland habe bei den Verhandlungen die Mandschurei ausgenommen, nicht den Tatsachen entspräche.

Diese Meinungsverschiedenheit in der Auslegung des Yangtse-Abkommens traf den Kern des Verhältnisses zwischen Deutschland, Rußland und England: Deutschland entzog sich der von England gewünschten Option gegen Rußland und für England, die England mit dem Yangtse-Abkommen bezweckt hatte und erreicht glaubte. Es kam zu einer tiefgehenden Verstimmung zwischen Deutschland und England und schließlich zu der endgültigen Orientierung der englischen Politik gegen Deutschland. Die nächste Folge war die Anbahnung der „Entente Cordiale“ mit Frankreich, mit demselben Frankreich, mit dem England kurze Zeit zuvor, im Jahre 1898, wegen des Faschoda-Zwischenfalles hart an den Krieg gekommen war.

An diesen für die weitere Gruppierung der Großmächte entscheidenden Vorgängen war der nähere Orient unbeteiligt. Natürlich aber wirkten diese

Vorgänge auf die Angelegenheiten des näheren Orients zurück. Die Verhandlungen zwischen den Regierungen und den Finanzgruppen über die Bagdadbahn kamen nicht vom Fleck. Als Dr. von Siemens im Februar 1901 persönlich nach London reiste, um die Verhandluugen wieder in Fluß zu bringen oder doch wenigstens Klarheit zu schaffen, fand er dort die stärkste Zurückhaltung. Bei den Besprechungen im Foreign Office wurde ihm mitgeteilt, die Zustimmung Englands zu der für die Finanzierung der Bagdadbahn für erforderlich gehaltenen türkischen Zollerhöhung könne nur dann in Erwägung gezogen werden, wenn vorher ein ausreichendes britisches Interesse an dem geplanten Unternehmen geschaffen worden sei. Eine Mitwirkung ihrerseits an der Schaffung eines solchen britischen Interesses lehnten die Vertreter des Foreign Office ab. Dr. von Siemens reiste schwer enttäuscht nach Deutschland zurück. Er hielt nach dem Ausgang der Londoner Verhandlungen alle Bemühungen, mit England über das große Unternehmen zu einer Verständigung zu kommen, für gescheitert; die Durchführbarkeit des Bagdadbahnprojektes war nach seinem Urteil ernstlich in Frage gestellt.

In der Tat machte von jener Zeit an die englische Regierung, die sich ursprünglich — wie oben gezeigt — gegenüber der deutschen Betätigung in der Türkei ermunternd, späterhin abwartend verhalten hatte, gegen das Bagdadbahnprojekt mit aller Entschiedenheit Front.

Die scharfe Gegnerschaft Englands zeigte sich alsbald darin, daß England jetzt den politischen Status am Nordende des Persischen Golfs zu einer scharf zugespitzten Streitfrage machte.

Der einzige brauchbare Hafen am Nordufer des Persischen Golfs ist die Bucht von Koweit. Diese Bucht war der natürliche Endpunkt der Bagdadbahn. England zeigte deutlich, daß es entschlossen sei, die Bagdadbahn nicht an den Persischen Golf herankommen zu lassen. Als im Herbst 1901 die türkische Regierung aus Anlaß eines Aufstandes Truppen in Koweit landen wollte, verhinderten britische Kriegsschiffe diese Aktion. Die britische Regierung teilte der Pforte mit, daß sie auf Grund von Verträgen, die vor längerer Zeit zwischen der britisch-indischen Regierung und dem Scheich von Koweit abgeschlossen worden seien, eine Sonderstellung für sich in jenen Gebieten in Anspruch nähme. Sie wolle zwar ihrerseits von einer Besetzung von Koweit und der Erklärung des britischen Protektorats absehen, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß die türkische Regierung den — in keiner Weise näher definierten, — Status quo am Nordufer des Persischen Golfes respektiere.

Zu einer Entscheidung ist die Frage von Koweit damals nicht gekommen. Deutschland enthielt sich sorgfältig einer jeden Einmischung in diese das Schicksal der Bagdadbahn so nahe berührende Frage. Es wich einer Entscheidung aus, indem es sich damit abfand, daß in der Anfang März 1903 erteilten endgültigen Konzession für die Bagdadbahn der Endpunkt am Persischen Golf nicht festgesetzt, sondern für eine spätere Verständigung offen gehalten wurde.

In jener Zeit der abschließenden Verhandlungen mit der Türkei über die endgültige Konzession wurden von deutscher Seite — Dr. von Siemens war inzwischen gestorben — die Versuche der Schaffung einer internationalen Grundlage und namentlich auch der Gewinnung Englands für das Bagdadbahnprojekt von neuem aufgenommen. Mit Zustimmung der deutschen Regierung ging die deutsche Finanzgruppe in ihren Zugeständnissen an das englische und französische Kapital bis an die äußerste Grenze. In allen wesentlichen Punkten, in der Kapitalbeteiligung, in der Vertretung im Verwaltungsrat des Bagdadunternehmens

usw., wurde dem englischen und französischen Kapital die Gleichberechtigung mit der deutschen Gruppe eingeräumt. Nur die Führung des Gesamtunternehmens wollte die deutsche Gruppe, als die Urheberin und Betreiberin des Projektes, nicht aus der Hand geben.

Auch diese neuen Versuche schlugen fehl. Am 23. April 1903 erklärte Balfour im britischen Unterhaus, daß die von deutscher Seite angebotenen Garantien für eine gleichberechtigte Stellung Englands in dem Bagdad-unternehmen nicht ausreichten, und daß deshalb England die von ihm gewünschten Zusagen nicht geben könne. Um dieselbe Zeit gab in der französischen Kammer Delcassé für die französische Regierung eine Erklärung ähnlichen Inhalts ab.

Es war also klar, daß die Mitwirkung Englands und Frankreichs nur unter der Bedingung zu haben war, daß Deutschland sich die Führung des Unternehmens aus der Hand winden ließe. Diese Bedingung lehnte Deutschland natürlich ab.

Die Mitwirkung Englands war damit erledigt. Dagegen kam es gegenüber Frankreich nicht zu einer glatten Lösung. Trotz der Absage der französischen Regierung erkärte sich die französische Gruppe der Ottomanischen Bank — offenbar im geheimen Einverständnis mit dem Quai d' Orsay — bereit, die im Jahre 1899 getroffenen Abmachungen über ihre Beteiligung an dem Bagdadunternehmen aufrecht zu erhalten. Diese französische Beteiligung war jedoch deshalb für Deutschland nur von geringem Wert, weil die französische Regierung in Konsequenz ihrer ablehnenden Haltung den französischen Markt für die Bagdadwerte sperrte. Wenn gleichwohl die deutsche Gruppe dem Wunsche der französischen Gruppe entsprach, so war dafür bestimmend, daß man auf deutscher Seite den Faden nicht ganz abreißen und für später die Möglichkeit einer Wiederaufnahme der Verständigungsverhandlungen offen halten wollte.

Zu der Gegnerschaft der englischen und französischen Politik kam die Gegnerschaft Rußlands. Diese letztere äußerte sich einmal in einem Druck auf die französische Regierung, der zweifellos für deren Haltung mitbestimmend war; dann in einem sehr starken Druck auf die Türkei. Dieser Druck hatte zunächst die Wirkung, die Verhandlungen über die Erteilung der endgültigen Konzession erheblich zu erschweren und zu verzögern. Außerdem aber rang der russische Druck der Türkei die Zusage ab, daß in dem sogenannten „Bassin de la Mer Noire“ Eisenbahnen nur mit russischer Zustimmung gebaut werden sollten. Schließlich hat der russische Druck wesentlich dazu beigetragen, daß die Trasse der Bagdadbahn, die ursprünglich über Angora und Diarbekir laufen sollte, über Konia und Aleppo, also weitab von der russischen Grenze, gelegt wurde.

V.

Die Erlangung der endgültigen Konzession für die Linie von Konia, dem Endpunkt der Anatolischen Bahn, über Mossul und Bagdad nach Basra am Shatt el Arab und einem zunächst noch nicht bestimmten Ort am Persischen Golf war unter den geschilderten Umständen nur ein problematischer Erfolg für Deutschland. Die Durchführbarkeit der Konzession blieb angesichts des Widerstandes von England, Frankreich und Rußland in Schwebe. Der Inhalt der Konzession selbst trug dieser Ungewißheit Rechnung, indem er nur für die ersten 200 km vorwärts Konia die Ausführung sicherstellte. Die Ausführung des weitaus größten Teiles der neu konzessionierten Strecken blieb abhängig von

der künftigen Bereitstellung der nötigen finanziellen Garantien durch die Türkei. Der Bau sollte „nesterweise“ erfolgen, je nachdem die Türkei in der Lage sein würde, die finanziellen Garantien zu stellen.

Die 200 km vorwärts Konia wurden sofort in Angriff genommen und konnten bereits im Herbst 1904 dem Betrieb übergeben werden. Damit aber war das Unternehmen auf dem toten Punkt angelangt.

Freilich wäre vielleicht im Jahre 1905, nach dem Sturze Delcassés, eine Möglichkeit gewesen, wenigstens mit Frankreich zu einer Verständigung über die türkischen Fragen zu kommen. Der französische Ministerpräsident Rouvier bezeichnete damals dem deutschen Botschafter als Gegenstand einer Kompensation für ein deutsches Entgegenkommen in der Marokkofrage die Bagdadangelegenheit. Die deutsche Politik aber wollte keine Separatverständigung mit Frankreich über Marokko sondern forderte die internationale Regelung, die nach Algeciras führte.

Erst im Sommer 1908 gelang es, über die Stockung in dem Bagdadunternehmen Herr zu werden.

Es hatte sich als aussichtslos erwiesen, den aktiven und passiven Widerstand Englands und Frankreichs im Wege irgend einer Verständigung zu überwinden, solange bei den Regierungen und Finanzgruppen dieser Staaten die Überzeugung herrschte, daß Deutschland aus eigener Kraft nicht im Stande sei, in der Förderung des Bagdadunternehmens weiterzukommen. Namentlich in Frankreich vertraute man fest darauf, daß Deutschland allein finanziell ohnmächtig sei: „L'Allemagne n'a pas le premier sou pour le Chemin de fer de Bagdad“ konnte man damals in den französischen Zeitungen lesen. Diese Überzeugung galt es zunächst zu brechen. Wenn es auch nach wie vor als aussichtslos erschien, das gesamte Bagdadunternehmen in absehbarer Zeit ohne Verständigung mit den übrigen Großmächten durchführen zu können, so war doch die Möglichkeit vorhanden, das Unternehmen trotz der französisch-englischen Widerstände um ein ansehnliches Stück weiterzutreiben. Die türkischen Staatsfinanzen hatten sich unter der günstigen Einwirkung der Eisenbahnen und des durch diese herbeigeführten wirtschaftlichen Aufschwunges wichtiger Landesteile, sowie infolge der im Jahre 1903 durchgeführten Unifikation der alten türkischen Staatsschuld soweit gebessert, daß Garantien für die Bagdadbahn auch auf anderen Wegen als demjenigen einer Erhöhung der Einfuhrzölle verfügbar gemacht werden konnten; und zwar auf Wegen, die im Gegensatz zur Zollerhöhung der Zustimmung der Großmächte nicht bedurften.

Auf dieser Grundlage gelang es in zäher Arbeit mit der türkischen Regierung zu einer Verständigung über den Weiterbau der Bagdadbahn und dessen finanzielle Sicherung zu kommen. Am 2. Juni 1908 wurden die Verträge unterzeichnet, in denen der Ausbau von weiteren 840 km vereinbart wurde. Das war mehr als ein Drittel des Gesamtnetzes, das im Jahre 1903 konzessioniert worden war. Aber auch abgesehen von ihrer Länge waren die jetzt gesicherten Strecken von der größten Wichtigkeit. Sie brachten die Durchquerung des Taurusgebirges, den Anschluß an die von der deutschen Gruppe kurz zuvor erworbene Stichbahn Mersina—Adana und damit die Verbindung mit dem Golf von Alexandrette; sie brachten ferner die Durchquerung des Amanusgebirges, die Verbindung mit Aleppo und damit den Anschluß an das unter französischer Kontrolle stehende syrische Eisenbahnnetz; sie brachten schließlich die Überschreitung des Euphrat und führten weit hinein in das obere Mesopotamien.

Der Abschluß dieser neuen Verträge wirkte als eine starke Überraschung. Ehe sich aber diese Überraschung auswirken konnte, traten neue Ereignisse ein, die abermals alles in Frage zu stellen schienen.

Unabhängig von der Frage der Bagdadbahn hatte sich die internationale Konstellation für die Türkei weiter verschlechtert.

Zwar war der russische Druck zeitweise in den Hintergrund getreten. Rußlands ostasiatische Politik und später der russisch-japanische Krieg sorgten für Ablenkung. Im Jahre 1903 war zwischen Österreich-Ungarn und Rußland das zunächst geheimgehaltene Abkommen von Mürzsteg zustandegekommen, in dem die beiden Reiche sich gegenseitig die Erhaltung des Status quo auf der Balkanhalbinsel und die gemeinsame Erledigung etwaiger Streitfälle zusagten. Rußland wollte, nach dem Ausdruck eines seiner Staatsmänner, solange es durch Ostasien in Anspruch genommen war, den Balkan „unter eine Glasglocke stellen".

Dagegen verstärkte sich in jenen Jahren der englische Druck. England nahm die Zustände in Macedonien zum Vorwand fortgesetzter Einmischungen. Für diese Politik sicherte es sich die Gefolgschaft Frankreichs und auch Italiens. Im Jahre 1905 setzte es durch eine Flottendemonstration, an der Deutschland die Beteiligung ablehnte, das sogenannte Macedonische Reformprogramm durch.

Die Niederlage Rußlands im Kriege mit Japan machte der russischen Ostasienpolitik ein Ende und lenkte damit den russischen Ausdehnungsdrang von neuem auf den näheren Orient. Die britische Regierung nahm sofort nach dem Abschluß des Friedens von Portsmouth die Fühlung mit Rußland auf. Das Ergebnis war, daß im Sommer 1907 das britisch-russische Abkommen über Mittelasien und Persien abgeschlossen wurde, das die bisher für unüberwindbar gehaltenen Reibungen zwischen Rußland und England in jenen wichtigen Gebieten beseitigte und das in der ganzen Welt mit Recht als der Anschluß Englands an das russisch-französische Bündnis angesehen wurde.

Daß die Einigung zwischen England und Rußland über Persien diese weitertragende Bedeutung hatte, stellte sich in der Frage der Bagdadbahn schon im Herbst 1907 heraus. Damals, als die Verhandlungen mit der Türkei über den Weiterbau schon ziemlich weit gediehen waren, wurde von deutscher Seite ein neuer Versuch einer Verständigung mit England über denjenigen Punkt gemacht, in dem man den Sitz des englischen Widerstandes gegen das Bagdadprojekt zu erblicken hatte. Kaiser Wilhelm besuchte im November 1907 in Begleitung des Staatssekretärs des Auswärtigen von Schoen den König von England in Windsor. Lord Haldane berichtet in seinem Buch „Before the War" — und der Bericht ist zutreffend — daß der Kaiser sich damals bereit erklärt hat, „England das Tor von Indien," d. h. den Zugang zu der Nordküste des persischen Golfes, zu überlassen. Der Vorschlag wurde dann zwischen Herrn von Schoen und Sir Edward Grey eingehend erörtert. Das britische Kabinet jedoch schlug in die dargebotene Hand nicht ein, sondern machte den Gegenvorschlag, die Bagdadangelegenheit vor eine Konferenz zu bringen, zu der neben Frankreich auch Rußland beigezogen werden müsse. Auf deutscher Seite hatte man begreiflicherweise keine Neigung, sich auf Grund eines gutgemeinten Entgegenkommens in einer lediglich Deutschland, die Türkei und England berührenden Einzelfrage in einen Kampf über den Gesamtkomplex der Bagdadbahnfrage mit der geschlossenen Phalanx des neuen Dreiverbandes hineinziehen zu lassen.

In geradezu blitzartiger Beleuchtung trat die neue Gruppierung der Großmächte zu Anfang des Jahres 1908 aus einem an sich verhältnismäßig harmlosen Anlaß in die Erscheinung. Der österreichisch-ungarische Minister des

Auswärtigen, Baron Aehrenthal, machte im Januar 1908 den Delegationen die Mitteilung, daß die österreichisch-ungarische Regierung den Entschluß gefaßt habe, die in Uwatsch endende bosnische Eisenbahnstrecke durch den türkischen Sandschak von Nowibazar bis nach Mitrowitza zu verlängern und dort an die von einer österreichischen Gesellschaft betriebene Orientbahnstrecke Salonik—Mitrowitza anzuschließen. Mit der kurzen, aber technisch wegen des gebirgischen Charakters der Gegend schwierigen Verbindungsstrecke Uwatsch—Mitrowitza wäre eine direkte Eisenbahnverbindung von Wien über Agram—Serajewo nach Salonik geschaffen worden. Der Baron Aehrenthal konnte den Entschluß der österreichisch-ungarischen Regierung mit dem Rechte begründen, das Österreich-Ungarn nach dem Art. 25 des Berliner Vertrags von 1878 zustand. Dieser Artikel hatte Österreich-Ungarn, dem der Berliner Vertrag das Recht zur militärischen Okkupation des Sandschaks Nowibazar eingeräumt hatte, auch das Recht gegeben, im Sandschak Nowibazar Verkehrswege „jusqu'au delà de Mitrowitza" zu bauen. Aus diesem Grunde hatte es die Leitung der österreichischen Politik nicht für notwendig gehalten, sich wegen der von ihr geplanten Eisenbahn außer mit der Türkei, als der Gebietsherrin des Sandschaks, auch mit den anderen Großmächten in Verbindung zu setzen.

Die Ankündigung des Barons Aehrenthal rief nicht nur bei den Serben und Montenegrinern, die den zwischen ihren Gebieten liegenden Sandschak Nowibazar schon längst als ihr privilegiertes Erbteil angesehen hatten, eine ungeheuere Erregung hervor, sondern auch bei den Russen, den Franzosen, den Engländern und den Italienern. Diese Großmächte fürchteten, oder gaben wenigstens vor zu fürchten, daß der geplante Bahnbau den Status quo und das Gleichgewicht auf dem Balkan zerstöre und der „germanischen Hegemonie" über den Balkan und den näheren Orient den Boden bereite. Mit ihrem Protest gegen die „Sandschak-Bahn" verbanden die vier genannten Großmächte die Forderung an die Türkei zur Konzessionierung einer Eisenbahn von der Donau durch Serbien und Albanien zur Adria, die als Gegengewicht gegen die gefährliche Sandschak-Bahn dienen sollte.

Bezeichnend für die neue Lage war, daß an dem künstlich aufgebauschten Entrüstungsrummel nicht nur Rußland als der Protektor der Serben und Montenegriner, und nicht nur Frankreich als der Verbündete Rußlands sich beteiligte, sondern daß auch England sehr scharfe Töne anschlug, daß ferner Italien mit ganz besonderer Heftigkeit gegen die österreichischen Pläne opponierte. Die Mächtegruppierung, in der später der Weltkrieg sich abspielte, trat — gleichfalls aus Anlaß einer im Kern österreichisch-serbischen Frage — schon damals, im Januar 1908, in aller Deutlichkeit in Erscheinung.

Die neue Gruppierung erfuhr, soweit speziell das Verhältnis zwischen England und Rußland in Betracht kam, im Juli 1908 eine neue und auffallende Bekräftigung durch die Zusammenkunft des Königs von England mit dem Kaiser von Rußland in Reval. Die Begleitmusik der englischen, russischen und französischen Presse ließ über die politische Bedeutung der Zusammenkunft keinen Zweifel. Insbesondere sickerte durch, daß die Türkei ein Hauptgegenstand der Besprechungen und Abmachungen von Reval gewesen war.

VI.

Zu dem Unwetter, daß sich von außen her über der Türkei zusammenzog, kam eine schwere innere Erschütterung. Wenige Tage nach der Zusammenkunft

in Reval (19. Juli) brach die sogenannte jungtürkische Revolution aus (22. Juli 1908). Die Herrschaft Abdul Hamids wurde gebrochen und durch die Herrschaft des jungtürkischen Komites ersetzt. Abdul Hamid selbst wurde nach dem gescheiterten Versuch einer Gegenrevolution im April 1909 zur Abdankung gezwungen.

Der innere Umsturz führte sofort zu einem Umschwung in den außenpolitischen Beziehungen der Türkei. Mit dem Sturze Abdul Hamids war auch die Stellung Deutschlands in der Türkei aufs schwerste erschüttert. Die neuen türkischen Machthaber standen mit ihren Sympathien durchaus im Lager der „demokratischen" Länder Westeuropas und waren bereit, ihre Politik nach London und Paris zu orientieren.

Der Umschwung wurde verschärft, als Österreich-Ungarn im Oktober 1908 die förmliche Annektion von Bosnien und der Herzegowina proklamierte und als gleichzeitig Bulgarien, wie man allgemein annahm, im Einverständnis mit Österreich-Ungarn seine Unabhängigkeit von der Türkei verkündete. Die Jungtürken empfanden das Vorgehen Österreichs als einen Schlag ins Gesicht. Ihre Erregung und Erbitterung war ungeheuer; sie richtete sich auch gegen Deutschland, den Verbündeten der Donaumonarchie.

Nicht geringer als in der Türkei war die Erregung in Serbien, das in jeder Befestigung der österreichischen Stellung in Bosnien und der Herzegowina ein Hindernis für die Verwirklichung seiner groß-serbischen Träume sah. Die Stellungnahme der Großmächte war die gleiche, wie im Falle der Sandschak-Bahn, nur war die Sprache, die namentlich Rußland und England führten, noch sehr viel heftiger. Die Dinge trieben bis hart an den Rand des Krieges.

Die deutsche Regierung stand bekanntlich in jenem Konflikt dem österreichisch-ungarischen Bundesgenossen treu zur Seite. Trotz aller Vorstellungen des Botschafters in Konstantinopel, des Freiherrn Marschall von Bieberstein, der darauf hinwies, daß die Früchte unserer jahrzehntelangen Arbeit in der Türkei durch das Vorgehen unseres österreich-ungarischen Bundesgenossen ernstlich gefährdet seien, lehnte der Reichskanzler Fürst Bülow jeden Druck zugunsten der Türkei auf Österreich-Ungarn ab. Er gebrauchte mir persönlich gegenüber damals die Worte, daß es in der deutschen Geschichte „keinen zweiten Baseler Frieden" geben dürfe.

Den Großmächten ließ Deutschland keinen Zweifel darüber, daß der Kriegsfall Deutschland Seite an Seite mit Österreich-Ungarn finden werde. Diese unzweideutige und klar ausgesprochene Haltung Deutschlands, die deutsche „Nibelungentreue", hat damals Rußland zum Nachgeben bestimmt und so in erster Reihe dazu beigetragen, den Krieg zu vermeiden.

In jener kritischen Zuspitzung war also die deutsche Politik entschlossen, die gesamten deutschen Interessen in der Türkei vorbehaltlos dem Bündnis mit Österreich-Ungarn unterzuordnen. Die deutsche Politik verzichtete jedoch nicht darauf, das ihrige zu tun, um auf eine Versöhnung zwischen der Türkei und Österreich-Ungarn hinzuwirken und damit ihre türkischen Interessen vor der Rückwirkung unseres Eintretens für Österreich-Ungarn nach Möglichkeit zu bewahren. In der Tat gelang es den deutschen Bemühungen, im Frühjahr 1909 einen gütlichen Ausgleich zwischen der Donaumonarchie und der Türkei herbeizuführen.

Auch abgesehen von diesem Erfolg trat sehr bald in der Stimmung der Jungtürken ein Umschwung zu unsern Gunsten ein. Die neuen türkischen Machthaber konnten sich trotz aller westlichen Sympathien nicht lange vor den

Realitäten der großen Politik verschließen. Sie kamen in wenigen Monaten zu der gleichen Erkenntnis, wie sie Abdul Hamids Politik bestimmt hatte: zu der Erkenntnis, daß Deutschland unter den Großmächten die einzige war, die es mit der Erhaltung und Stärkung der Türkei ehrlich meinte und die in keiner Weise auf die türkische Erbschaft spekulierte.

Die durch den inneren Umschwung in der Türkei geschaffene neue Lage gab die Veranlassung zu einem neuen deutschen Versuch, ein Zusammenarbeiten mit Frankreich und England in den finanziellen und wirtschaftlichen Angelegenheiten der Türkei in die Wege zu leiten. Die neue Türkei litt sofort in verstärktem Maße an einem Übel, an dem auch die alte Türkei schon gekrankt hatte, einem starken Defizit und dementsprechend einem großen Geldbedarf. Auf deutsche Anregung kam es noch im Herbst 1908 zu einem gemeinsamen Vorschuß an die neue türkische Regierung, an dem eine deutsche, eine französische und eine englische Finanzgruppe zu gleichen Teilen beteiligt waren. Im folgenden Jahre wurde von der in der Anatolischen und Bagdad-Bahn führenden Deutschen Bank mit Zustimmung der deutschen Regierung die Fühlung mit englischen Finanzkreisen wieder aufgenommen. Es kam zuerst in Konstantinopel und dann in Berlin zu Besprechungen mit Sir Ernest Cassel, der in diesen Fragen nicht nur eine starke britische Finanzgruppe vertrat, sondern auch als Vertrauensmann der britischen Regierung und des Königs Eduard gelten konnte. Sir Ernest Cassel stellte bei diesen Besprechungen zur Erwägung, ob Deutschland sich entschließen könne, das südliche Stück der Bagdadbahn, von der Stadt Bagdad bis zum Persischen Golf, an eine unter englischer Kontrolle stehende Gesellschaft zu überlassen, wogegen England jeden Widerstand gegen das Unternehmen aufgeben und uns nördlich von Bagdad freie Hand lassen sollte.

Sowohl bei der deutschen Finanzgruppe wie bei der deutschen Regierung bestand grundsätzliche Geneigtheit, auf diesen Boden zu treten, falls es auf diesem Weg gelänge, die deutsch-englische Reibung in Sachen der Bagdadbahn endgültig aus der Welt zu schaffen und die Durchführung des Gesamtunternehmens sicherzustellen. Voraussetzung für die Verständigung auf dieser Grundlage war ferner die Zustimmung der türkischen Regierung, die bisher sowohl unter Abdul Hamid als unter dem jungtürkischen Regime ein begreifliches Mißtrauen gegen jede Verstärkung der englischen Stellung in Südmesopotamien gezeigt hatte.

Die Besprechungen mit Sir Ernest Cassel kamen jedoch im Jahr 1910 ins Stocken. Sie wurden abgelöst durch einen scharfen Vorstoß gegen die deutsche Stellung in der Türkei, bei dem Frankreich und England zusammenwirkten.

Französische Finanzgruppen, hinter die sich die französische Regierung stellte, betrieben damals in der Türkei, sowohl in der europäischen als auch in der asiatischen, die Erlangung großer Eisenbahnkonzessionen. In der europäischen Türkei spielte dabei das Projekt der Donau—Adria—Bahn, das durch den Aehrenthal'schen Plan der Sandschakbahn ausgelöst worden war, die Hauptrolle. In der asiatischen Türkei stand im Vordergrund das Projekt einer Eisenbahn von Nord-Syrien durch das Euphrat-Tal nach Bagdad. Es konnte kein Zweifel sein, daß durch diese etwas kürzere, aber wirtschaftlich und militärisch gegenüber der deutschen Tigris-Linie für die Türkei weniger vorteilhafte Konkurrenzlinie der deutschen Bagdadbahn der Todesstoß versetzt werden sollte. Zu den Urhebern und Betreibern dieses französischen Projektes gehörte vor allen Dingen Herr André Tardieu, der späterhin als rechte Hand Clémenceau's bei der Vorbereitung und Durchsetzung des Friedens von Versailles eine so große Rolle spielen sollte.

Gleichzeitig verlangte der britische Botschafter in Konstantinopel im Auftrage seiner Regierung, in offener Mißachtung der durch die Bagdad-Konzession verliehenen deutschen Rechte, für England die Konzession für eine Eisenbahnlinie vom Persischen Golf nach Bagdad.

Frankreich wollte den stark angeschwollenen Geldbedarf der Türkei ausnützen, um die von ihm gewünschten Eisenbahnkonzessionen zu erzwingen. Darüber hinaus aber wollte es der Türkei die von dieser benötigten Anleihen nur gewähren unter Bedingungen, die in ihrem Wesen die Türkei unter die Finanz- und Wirtschaftskontrolle der Westmächte gebracht hätten.

Da die britische Politik der französischen durch einen Druck auf die Londoner Finanzkreise sekundierte, und da man in Paris Deutschland die finanzielle Kraft zu einem Eingreifen nicht zutraute, glaubte man des Erfolges unbedingt sicher zu sein. „Londres ne veut pas, Berlin ne peut pas“ war damals die Parole der französischen Presse.

Paris hatte falsch gerechnet. Als der von Haus aus franzosenfreundliche türkische Finanzminister Djavid Bey, enttäuscht und empört über die ihm in Paris widerfahrene Behandlung, sich nach Berlin wandte, fand er dort nicht nur platonisches Verständnis sondern auch praktisches Entgegenkommen. Man war in Berlin entschlossen, die äußerste finanzielle Anstrengung zu machen, um die Unabhängigkeit der Türkei und damit die gleichberechtigte Stellung Deutschlands in der Türkei zu erhalten. Die gesamte deutsche und österreichisch-ungarische Bankwelt schloß sich zu einem großen Konsortium zusammen, das der Türkei nach einer Verhandlung von wenigen Tagen die benötigten Mittel gewährte.

Der französisch-englische Vorstoß war damit abgeschlagen. Unsere Position in der neuen Türkei war jetzt stärker als jemals zuvor unter Abdül Hamid.

VII.

Aus dieser neuen Lage ergab sich die Möglichkeit, den Ausbau der Bagdadbahn über die im Juni 1908 abgeschlossenen Verträge hinaus sicherzustellen. Die jungtürkischen Machthaber selbst, die ursprünglich die Bagdadbahnkonzession als ein schlimmes Vermächtnis der Abdul Hamid'schen Zeit auf das schärfste angefochten und ihrer Ausführung alle erdenklichen Schwierigkeiten in den Weg gelegt hatten, drängten jetzt nicht nur mit der größten Entschiedenheit auf die schleunige Ausführung der den Gegenstand des Vertrags vom Juni 1908 bildenden Strecken, sondern auch auf die sofortige Weiterführung des Bahnbaus bis Bagdad.

Im März 1911 wurden die Verträge unterzeichnet, die den sofortigen Weiterbau bis Bagdad sicherstellten und gleichzeitig der Bagdadeisenbahngesellschaft neue Konzessionen für eine Zweiglinie nach Alexandrette und für einen Hafen in Alexandrette erteilten.

Auch bei diesem erheblichen Schritt vorwärts wurde die Möglichkeit einer Verständigung mit den andern Großmächten, vor allem mit England, nicht aus dem Auge gelassen.

Mit Rußland war schon im Herbst des Jahres 1910 in dem sogenannten „Potsdamer Abkommen“ eine Verständigung zustande gekommen, die zum Teil allgemein politischen Inhalts war, zum andern Teil Nord-Persien und die asiatische Türkei betraf. Deutschland erkannte die politische Sonderstellung Rußlands in Nord-Persien an unter dem Vorbehalt der Gleichberechtigung des

Handels aller Nationen. Gleichzeitig verzichtete Deutschland auf jede Betätigung beim Bau von Eisenbahnen und sonstigen Verkehrsanlagen in Nord-Persien. Dagegen sagte Rußland zu, dem Ausbau der Bagdadbahn keinerlei Schwierigkeiten zu bereiten und den auf persischen Boden fallenden Teil einer Verbindungsbahn Bagdad—Teheran innerhalb einer bestimmten Frist seinerseits herzustellen. Damit war, wenn Rußland es ehrlich meinte, Rußland gegenüber jeder aus der Bagdadbahn und anderen wirtschaftlichen Unternehmungen in der asiatischen Türkei etwa entstehenden Reibung für die Zukunft der Boden entzogen.

Was England anlangt, so wurde eine Verständigung bei dem Abschluß der neuen Bagdadverträge vom März 1911 in der Weise offen gehalten, daß von deutscher Seite gegenüber der türkischen Regierung eine Erklärung abgegeben wurde, die für die Südstrecke der Bagdadbahn (von Bagdad abwärts) die Möglichkeit einer besonderen Regelung vorsah. Im Einverständnis mit dem Auswärtigen Amt wurde damals dem Großwesir eine von meinem Kollegen in der Direktion der Deutschen Bank, Herrn von Gwinner, und mir unterzeichnete Erklärung ausgestellt, in der wir uns verpflichteten, bei der Bagdadeisenbahngesellschaft dafür einzutreten, daß diese sich bereit finde, unter noch näher zu vereinbarenden Bedingungen und Entschädigungen ihre Rechte auf die Strecke von Bagdad bis zum Golf, sei es ganz, sei es teilweise, an eine neu zu gründende türkische Gesellschaft zu übertragen, vorausgesetzt, daß der deutsche Anteil an dieser Gesellschaft nicht geringer bemessen werde als derjenige einer jeden anderen nicht-türkischen Gruppe. Außerdem verzichtete die Bagdadeisenbahngesellschaft auf alle ihr bisher zustehenden Rechte auf den Ertrag künftiger türkischer Zollerhöhungen, um auf diese Weise den Widerstand Englands gegen eine solche im Interesse der türkischen Finanzen unerläßliche Erschließung neuer Einnahmequellen ein für alle mal zu beseitigen.

Es hatte zunächst den Anschein, als ob es jetzt auf der Grundlage, wie sie durch die Vorgänge bei dem Abschluß der türkischen Anleihe von 1910 und durch die neuen Bagdadverträge vom März 1911 geschaffen war, tatsächlich zu einer Verständigung kommen sollte. Denn bald nach dem Abschluß jener Verträge trat die in den türkischen Geschäften führende französische Finanzgruppe ihrerseits an die deutsche Gruppe heran, um mit dieser die Möglichkeiten einer Verständigung zu besprechen. Die Unterhaltungen beschränkten sich dieses mal nicht auf einzelne streitige Punkte; ihr Rahmen war vielmehr sehr weit gespannt, er umschloß die gesamten wirtschaftlichen und finanziellen Interessen Deutschlands und Frankreichs in der Türkei.

Aber auch diese Verhandlungen kamen nicht zu einem normalen Ende. Sie wurden im Juli 1911 durch die kritische Zuspitzung der Marokkofrage jäh unterbrochen.

Noch ehe die Marokkokrisis beigelegt war, brach zwischen Italien und der Türkei der Krieg um Tripolis aus; und ehe dieser abgeschlossen war, kam es zum Balkankrieg, dem unmittelbaren Vorläufer des großen Weltkrieges.

Die Marokkokrisis sah England in schärfster Frontstellung an der Seite Frankreichs. Wir wissen heute, daß diesem Eingreifen Englands an der Seite Frankreichs nicht nur das zwischen den beiden Ländern im April 1904 unterzeichnete Marokko-Abkommen zugrunde lag, sondern auch militärische und maritime Vereinbarungen, die bereits während der ersten Marokkokrise im Frühjahr 1905 zwischen Sir Edward Grey und dem französischen Botschafter in London zunächst mündlich getroffen worden waren und die später — im November 1912 — in einem förmlichen Schriftwechsel niedergelegt wurden.

Der Tripoliskrieg brachte Deutschland — ebenso wie 3 Jahre zuvor die bosnische Angelegenheit — in eine höchst unangenehme Lage zwischen einem verbündeten Staate und der befreundeten Türkei. Auch in dieser Lage stellte Deutschland seine türkischen Interessen in den zweiten Rang.

Wie weit die deutsche Politik auch in jener Zeit davon entfernt war, den türkischen Angelegenheiten einen entscheidenden Einfluß auf die deutschen Beziehungen zu den Großmächten, insbesondere zu Rußland, einzuräumen, zeigt folgende charakteristische Episode:

Die Besorgnis vor einem italienischen Flottenvorstoß gegen Konstantinopel veranlaßte die türkische Regierung, die Dardanellen zu sperren. Die russische Regierung machte den Versuch, diesen Anlaß zu benützen, um die Dardanellenfrage neu aufzuwerfen. Der russische Botschafter Tscharikoff erschien auf der Pforte und stellte namens seiner Regierung weitgehende Forderungen hinsichtlich der Freiheit der Dardanellendurchfahrt für russische Kriegsschiffe. Die Pforte wandte sich sofort an den deutschen und den österreichisch-ungarischen Botschafter, um bei den beiden Mittelmächten eine Rückendeckung für eine Ablehnung des russischen Verlangens zu erreichen. Die beiden Botschafter befürworteten bei ihren Regierungen auf das dringendste den von der Türkei gewünschten Einspruch gegen die russischen Forderungen. Die deutsche Regierung jedoch lehnte einen solchen Einspruch kategorisch ab. Vergeblich machte der Freiherr von Marschall unter Einsatz seiner ganzen Autorität geltend, daß eine passive Haltung Deutschlands in dieser Frage die Türkei endgültig in die Arme des gegnerischen Verbandes treiben müsse. Die Reichsregierung blieb fest, sogar als der Freiherr von Marschall sein Abschiedsgesuch einreichte. Der damalige Staatssekretär des Auswärtigen von Kiderlen-Wächter rechnete bestimmt darauf, daß den Engländern die Erfüllung der russischen Forderung nicht konvenieren werde, und er war fest entschlossen, der britischen Regierung das Odium der Durchkreuzung der russischen Wünsche nicht abzunehmen. Diese Rechnung hat sich in der Tat als richtig erwiesen. Die britische Regierung griff bei der russischen ein, und Tscharikoff, der lediglich die ihm erteilte Weisung ausgeführt hatte, wurde desavouiert und abberufen.

Die deutsche Regierung hat also auch in jener Lage, zu einer Zeit, als die deutschen Interessen an der Türkei schon sehr groß geworden waren, der von dem alten Bismarck signalisierten Gefahr widerstanden, sich als „Hetzhund gegen russische Bosporusgelüste" ausbeuten zu lassen.

Auch der Verlauf des Balkankrieges zeigte, daß die deutsche Politik nicht gewillt war, aus der türkischen Frage einen großen europäischen Konflikt entstehen zu lassen. Die deutsche Regierung zeigte sich zwar bemüht, der Türkei nach ihren schweren militärischen Niederlagen zu einem einigermaßen erträglichen Frieden zu verhelfen, aber trotz der so groß gewordenen deutschen Interessen an der Türkei hat sie in keinem Augenblick eine Haltung angenommen, die eine internationale Komplikation hätte heraufbeschwören können.

Allerdings entstand während des Balkankrieges wiederholt eine ernsthafte Bedrohung des europäischen Friedens; die Gefahr eines großen Krieges in derselben Konstellation, wie er im Jahre 1914 zur Tatsache wurde, erschien mehrfach in unmittelbare Nähe gerückt. Aber diese Gefahr hatte ihren Sitz nicht in den deutschen Interessen an der Türkei und überhaupt nicht in der deutschen Politik, sondern ausschließlich in der Rückwirkung, die die Verschiebungen auf dem Balkan und die durch den Zusammenbruch der Türkenherrschaft ausgelösten Aspirationen von Serben, Montenegrinern, Russen und Italienern auf Interessen hatte, die Österreich-Ungarn als Lebensinteressen ansah. Die deutsche

Regierung arbeitete mit Aufrichtigkeit und Erfolg daran, diese Gefahren zu bannen. Bezeichnend für die vorsichtige und friedfertige Haltung Deutschlands ist ein von mir bei früherer Gelegenheit[1]) veröffentlichtes Telegramm, das Kaiser Wilhelm II. damals in der Zeit der größten Hochspannung der politischen Atmosphäre an den Reichskanzler richtete:

Der Bündnisvertrag mit Österreich-Ungarn zwinge uns, zu marschieren, wenn Österreich-Ungarn von Rußland angegriffen werde. Dann werde auch Frankreich hineingezogen werden, und England werde unter solchen Umständen wohl auch nicht ruhig bleiben. Die jetzt schwebenden Streitfragen stünden zu dieser Gefahr in keinem Verhältnis. Es könne nicht der Sinn des Bündnisvertrages sein, daß wir, ohne daß Lebensinteressen des Verbündeten bedroht seien, für eine Laune des Verbündeten in einen Kampf auf Leben und Tod gehen müßten. Wenn sich allerdings zeigen sollte, daß die andere Seite einen Angriff beabsichtige, dann werde man jede Gefahr auf sich nehmen müssen.

VIII.

Noch während des Balkankrieges hatten im Februar 1912 in Berlin die bekannten Besprechungen mit Lord Haldane über die Möglichkeiten einer deutsch-englischen Verständigung stattgefunden. Diese Verhandlungen haben bekanntlich in Bezug auf das von Deutschland angestrebte Neutralitätsabkommen zu keiner Einigung geführt, da man in London nicht geneigt war, in dieser Beziehung Deutschland gegenüber irgendwelche Bindungen einzugehen. Infolgedessen kam es auch nicht zu Abmachungen in der Flottenfrage, da Deutschland ohne das Gegengewicht eines Neutralitätsabkommens seine Flottenpolitik nicht festlegen wollte. Dagegen wurden im Verfolg der Haldane'schen Mission zwischen der deutschen und englischen Regierung Verhandlungen über bestimmte Interessenkomplexe angeknüpft. Im Vordergrund standen dabei die afrikanischen Kolonialfragen und die Wirtschafts- und Eisenbahninteressen in der asiatischen Türkei. Die Verhandlungen kamen im Jahre 1913 in Fluß. Über die Kolonialfragen wurde verhältnismäßig rasch eine Einigung erzielt, deren Veröffentlichung jedoch auf englischen Wunsch noch zurückgehalten wurde. Die Verhandlungen über die Frage der asiatischen Türkei erstreckten sich weit hinein in das Jahr 1914 und kamen gerade vor Ausbruch des Weltkrieges zum Abschluß.

Auch die Verhandlungen mit Frankreich über die türkischen Angelegenheiten wurden nach Abschluß des Balkankrieges wieder aufgenommen. Sie führten früher als die Verhandlungen mit England zu einem Ergebnis. Am 15. Februar 1914 konnten im Berliner Auswärtigen Amt die Vertragsentwürfe paraphiert werden. Der Inhalt der Verträge war im wesentlichen der folgende:

1. Eine völlige Einigung über die beiderseitigen Eisenbahninteressen in der asiatischen Türkei. — Die französische Gruppe, die bisher ihre Beteiligung an der Bagdadeisenbahngesellschaft beibehalten hatte, schied aus dem Bagdadunternehmen aus. Über den Ausbau der von beiden Gruppen in der asiatischen Türkei betriebenen und geplanten Eisenbahnsysteme, über die Anschlußpunkte der beiderseitigen Netze und über die das Interesse beider Eisenbahnsysteme berührenden Tariffragen wurden grundsätzliche Vereinbarungen getroffen. Dabei wurden von deutscher Seite weitgehende Zugeständnisse an die französischen Wünsche gemacht; insbesondere verzichtete die deutsche Bagdadbahn-Gruppe

[1]) Siehe mein Werk über den „Weltkrieg". Band I. S. 102—103.

zugunsten des von Frankreich erstrebten ostanatolischen Netzes auf die ihr konzessionierten Linien zwischen Siwas und dem nördlich von Diarbekir gelegenen Arghana-Maden.

2. Eine grundsätzliche Einigung in den Fragen der türkischen Staatsfinanzen. — Die Ausführung neuer Eisenbahnbauten und anderer große Kapitalinvestierungen erfordernder Bauten sollte, soweit die beiderseitigen Gruppen dabei in Betracht kämen, der natürlichen Entwicklung der finanziellen Kräfte der Türkei angepaßt werden. Man vereinbarte weiter ein Zusammenwirken bei der Sicherung der infolge des Balkankrieges gefährdeten türkischen Anleihen und bei der Konsolidierung der türkischen Finanzen.

Das Inkrafttreten der Vereinbarungen war natürlich abhängig von dem Zustandekommen der Abmachungen, über die damals sowohl von deutscher wie auch von französischer Seite mit der türkischen Regierung verhandelt wurde. Das Zustandekommen der deutsch-türkischen Abmachungen hinwiederum war abhängig von den deutsch-englischen Vereinbarungen.

Bei den Verhandlungen über diese Vereinbarungen spannte England den Rahmen seiner Forderungen außerordentlich weit. Die britische Regierung hielt dabei an ihren Forderungen, auch wenn sie Punkte zweiter und dritter Ordnung betrafen, mit einer unglaublichen Zähigkeit und Hartnäckigkeit fest, sodaß auf deutscher Seite ein Übermaß von gutem Willen und von Nachgiebigkeit dazu gehörte, die Verhandlungen nicht scheitern zu lassen.

Das Endergebnis der deutsch-englisch-türkischen Verhandlungen war die Anerkennung und Befestigung der britischen Sonderstellung am Nordufer des Persischen Golfes und eine gewaltige Ausdehnung des englischen Einflußbereichs in Mesopotamien. Zwar hatte die englische Regierung gleich bei Beginn der Verhandlungen angeboten, sie wolle sich damit einverstanden erklären, daß die Bagdadeisenbahngesellschaft ihre Bahn nicht nur bis Bagdad sondern sogar bis Basra weiterführe, daß sie ferner dem Ausbau der Bagdadbahn bis zu diesem Endpunkte keine Schwierigkeiten mehr bereiten und auch keine Konkurrenzbahnen zur Bagdadbahn bauen oder unterstützen wolle; aber dieses Entgegenkommen wurde an große Zugeständnisse von deutscher und von türkischer Seite geknüpft.

Vor allem an den endgiltigen Verzicht der Bagdadeisenbahngesellschaft auf den Weiterbau der Bahn bis zum Golf und auf den der Gesellschaft nach ihrer Konzession am Golfe zustehenden Hafen.

Ferner an das — der Bagdadeisenbahngesellschaft allerdings nicht schwer fallende — Zugeständnis, daß sie keinerlei differentielle Behandlung ihrer Transporte nach Nationalität, Herkunft oder Bestimmung der Waren eintreten lassen wolle.

Außerdem an das Zugeständnis einer Beteiligung einer noch zu konstituierenden britischen Finanzgruppe an dem Kapital der Bagdadeisenbahngesellschaft und der Besetzung zweier Verwaltungsratssitze mit britischen, der britischen Regierung genehmen Mitgliedern; desgleichen an das Zugeständnis einer 40 %igen britischen Beteiligung an den Gesellschaften, die für den Bau und Betrieb der der Bagdadeisenbahngesellschaft konzessionierten Hafenanlagen in Bagdad und Basra errichtet werden sollten.

Darüber hinaus erlangte die britische Regierung von der Pforte eine Reihe der wichtigsten Zugeständnisse, denen Deutschland ausdrücklich zustimmte:

Die Schiffbarmachung und Schiffbarerhaltung des Shatt el Arab wurde einer unter englischer Kontrolle stehenden Kommission übertragen.

England erhielt das ausschließliche Recht zum Hafenbau und -Betrieb sowie zum Eisenbahnbau und -Betrieb am Nordufer des Persischen Golfes.

England erhielt ferner für eine unter britischer Kontrolle stehende Gesellschaft, an der allerdings türkisches und deutsches Kapital mitbeteiligt werden sollte, ein Monopol für die Schiffahrt auf dem Euphrat und dem Tigris.

Deutschland mußte weiter die Verpflichtung übernehmen, keine Konkurrenz gegen die von englischen Interessenten und Technikern in Bearbeitung genommenen Bewässerungsprojekte in Mesopotamien zu unterstützen; angesichts der gewaltigen Ausdehnung der von Sir William Willcocks in Bearbeitung genommenen Bewässerungsanlagen ein ganz außerordentliches Zugeständnis.

Gleichzeitig mit diesen Abmachungen wurde auch über die Ausbeutung der mesopotamischen Petroleumvorkommen eine Verständigung erzielt; in der für die Verwertung der Petroleumvorkommen in Aussicht genommenen Gesellschaft begnügte sich Deutschland, obwohl die deutsche Gruppe allein bereits verliehene Rechte einbrachte — und zwar Rechte von erheblicher Bedeutung — mit einem Anteil von 25 vom Hundert.

Schließlich fand sich die Anatolische Eisenbahngesellschaft zu sehr wesentlichen Zugeständnissen an die unter britischer Kontrolle stehende Smyrna—Aidin-Eisenbahngesellschaft, die ihr Netz erheblich zu erweitern wünschte, bereit.

Kurz, in allen einzelnen Punkten verzichtete Deutschland auf in ehrlicher und mühsamer Arbeit wohlerworbene Rechte, oder es gab seine Zustimmung zu der Verleihung von neuen, mit seinen alten Rechten mehr oder weniger kollidierenden Konzessionen an England, und zwar um den einzigen Preis, endlich nach anderthalb Jahrzehnten der Reibungen und ergebnislosen Verhandlungen mit England zu einem modus vivendi zu gelangen.

In der zweiten Hälfte des verhängnisvollen Juli 1914 waren die letzten kleinen Meinungsverschiedenheiten beglichen. Das britische Foreign Office sandte die zur Unterzeichnung fertigen Reindrucke der umfangreichen Verträge auf goldgerändertem Papier nach Berlin. Aber ehe noch der Tag der Unterzeichnung vereinbart werden konnte, kam es zu der Katastrophe, die mit so vielem anderem auch dieses Verständigungswerk unter Trümmern begrub.

IX.

Für einen unparteiischen Beurteiler bedarf der Tatbestand, den ich mir erlaubt habe darzulegen, keines Kommentars.

Der durchaus friedliche und verständigungsbereite Charakter der deutschen Türkenpolitik wird auch dadurch nicht in sein Gegenteil verkehrt, daß es in Frankreich, England und Rußland stets Leute gab, die — ebenso wie jede andere Betätigung Deutschlands in der Welt — so auch Deutschlands Betätigung in der Türkei als Ausfluß des deutschen Strebens nach der „Weltherrschaft“, als Manifestation des deutschen „Machtwillens“ und des „deutschen Imperialismus“ darstellten; auch nicht dadurch, daß es in Deutschland selbst einige Unvernünftige gab, die mit ihrer Großsprecherei und Wichtigtuerei unseren auswärtigen Gegnern das Wasser auf die Mühlen leiteten. In den maßgebenden Kreisen — den politischen und wirtschaftlichen — der Großmächte, mit denen wir in den türkischen Angelegenheiten zu rechnen hatten, konnte niemand über den wahren Charakter der deutschen Türkenpolitik im Zweifel sein.

Auch der Zwischenfall, der im Herbst des Jahres 1913 aus Anlaß der Entsendung der Militärmission unter dem General Liman von Sanders nach

der Türkei entstand, konnte nur bei solchen Staatsmännern das Bild der deutschen Bestrebungen in der Türkei trüben, die eine Trübung der Beziehungen ihres Landes zu Deutschland wünschten. Allerdings muß zugegeben werden, daß man auf der deutschen Seite in dieser Angelegenheit nicht die volle Vorsicht hat walten lassen, die nötig gewesen wäre, um auch jeden falschen Schein zu vermeiden.

Der Hergang war folgender:

Im Frühjahr 1913 ließ der Großvezier durch den deutschen Botschafter in Konstantinopel den deutschen Kaiser um die Entsendung eines deutschen Generals mit einem entsprechenden Stab von Offizieren zum Zweck der Durchführung der Reorganisation der türkischen Armee ersuchen. Die Erfüllung dieses türkischen Wunsches erschien umso weniger bedenklich, als in früheren Zeiten Jahre lang hohe Offiziere von Deutschland als Militärreformer für die Türkei zur Verfügung gestellt worden waren,[1]) ohne daß dagegen von irgend einer Seite Einspruch erhoben worden wäre, und als gerade damals England in der Person des Admirals Limpus der Türkei einen Reformer für die Marine, Frankreich in der Person des Generals Baumann einen Reformer für die Gendarmerie zur Verfügung stellten. Die Angelegenheit der Entsendung einer neuen Militärmission nach der Türkei wurde überdies gelegentlich der Hochzeit der Prinzessin Viktoria Luise vom Kaiser in Gegenwart des Reichskanzlers mit dem Zaren und dem König von England besprochen. Als Chef der Militärmission wurde der General Liman von Sanders in Aussicht genommen. Dieser legte Wert darauf, das Kommando des 1. türkischen Armeekorps in Konstantinopel zu übernehmen, weil es ihm, wie er in seinem Buche über seine Tätigkeit in der Türkei sagt, „zweckmäßig erschien, ein praktisches Beispiel für kriegsmäßige Ausbildung in der Landeshauptstadt zu schaffen, an dem die türkischen Offiziere lernen konnten." In der Ausstattung des Chefs der Militärmission mit Kommandogewalt lag eine Neuerung. Die bisherigen deutschen Militärreformer waren in ihrer Aufgabe auf Instruktions- und Inspektionsbefugnisse beschränkt gewesen. Die politische Wirkung, die diese Neuerung und insbesondere die Übertragung des Kommandos gerade des Konstantinopeler Armeekorps an einen deutschen General auf andere Länder, namentlich auf Rußland, ausüben konnte, wurde von den militärischen Stellen, die nach der grundsätzlichen Zustimmung des Auswärtigen Amtes mit den türkischen militärischen Instanzen über die Einzelheiten der Aufgaben und Befugnisse der Militärmission verhandelten, nicht in Rücksicht gezogen; das Auswärtige Amt andererseits hat, soweit ich unterrichtet bin, die Regelung der Einzelheiten den militärischen Stellen überlassen und jedenfalls der Frage der Kommandobefugnis keine besondere Beachtung geschenkt. So erklärt es sich, daß der Reichskanzler dem russischen Außenminister Ssasonoff, als dieser im November 1913 von Paris kommend Berlin passierte und bei dieser Gelegenheit eine Aussprache mit dem Reichskanzler hatte, nichts über die Ausgestaltung der Militärmission mitteilte. Als Ssasonoff nach Petersburg zurückkam, fand er dort die Nachricht aus Konstantinopel über die Ausstattung der deutschen Militärmission mit dem Kommando über das 1. türkische Armeekorps vor. Er schlug sofort den stärksten Alarm und behauptete, von Berlin hintergangen worden zu sein. Obwohl Herr von Bethmann Hollweg wenige Tage darauf dem gleichfalls Berlin passierenden russischen Reichskanzler, dem Grafen Kokowzoff, in der loyalsten Weise jede Aufklärung gab und sich bereit

---

[1]) Auch zu Zeiten der Kanzlerschaft des Fürsten Bismarck; siehe oben S. 5.

erklärte, die Angelegenheit unter Schonung des deutschen Prestige und der berechtigten türkischen Empfindlichkeiten in einer den russischen Bedenken Rechnung tragenden Weise zu ordnen, markierte Ssasonoff nach wie vor die stärkste Erregung, ließ den russischen Botschafter in Berlin eine Sprache von ungewöhnlicher Heftigkeit führen und machte auch die französische und britische Regierung gegen die deutsche Militärmission mobil. Die scharfen Proteste Englands und Frankreichs waren in der Sache selbst umso weniger begründet, als der britische Admiral Limpus und der französische General Baumann gleichfalls Kommandobefugnisse in der Türkei ausübten. Die Angelegenheit fand schließlich, so schwer eine Vereinigung gerade durch die geräuschvolle und provozierende Behandlung seitens der Regierungen des Dreiverbandes gemacht wurde, dadurch ihre Erledigung, daß der General Liman von Sanders im Januar 1914 vom Kaiser vorzeitig zum General der Kavallerie ernannt wurde, was nach den getroffenen Vereinbarungen automatisch seine Beförderung zum türkischen Marschall und damit seine Enthebung von dem Kommando des Armeekorps zur Folge hatte; er wurde zum Generalinspekteur der türkischen Armee ernannt. Damit war der Stein des Anstoßes beseitigt. Der Zar sprach dem deutschen Botschafter, Grafen Pourtalès, ausdrücklich seine Befriedigung über die Applanierung der Angelegenheit aus.

Nicht beseitigt aber war die Gesinnung der Entente-Staatsmänner, aus der heraus unter Führung des Herrn Ssasonoff die Frage der Militärmission zu einem hochpolitischen, den Frieden bedrohenden Zwischenfall aufgebauscht worden war. Das ergeben deutlich die von der Sowjetregierung veröffentlichten Geheimdokumente des russischen Ministeriums des Auswärtigen. Unter diesen Dokumenten befindet sich das Protokoll einer am 21. Februar 1914, also mehrere Wochen nach Erledigung des Falles Liman von Sanders, unter Vorsitz des Zaren abgehaltenen Beratung über die Frage der Meerengen. Nach diesem Protokoll hat Ssasonoff sich in Übereinstimmung mit dem Generalstabschef dahin ausgesprochen, daß eine Aktion gegen Konstantinopel und die Meerengen nur im Rahmen eines europäischen Krieges möglich sei. Die Pläne für die „Besitzergreifung der Meerengen in nicht ferner Zukunft" wurden in allen Einzelheiten beraten und vom Zaren genehmigt. Es wird ausdrücklich von der „erwarteten Krisis" gesprochen, die „möglicherweise sehr bald" zur Lösung der Meerengenfrage führen werde. Die Wahrscheinlichkeit spreche dafür, daß Rußland die Lösung in einem europäischen Kriege herbeizuführen haben werde. Die Vorbereitung eines günstigen Bodens für die russische Operation gegen die Meerengen bilde gegenwärtig die „Aufgabe der zielbewußten Arbeit des Ministeriums des Auswärtigen."

Diese „zielbewußte Arbeit" fand ihre Fortsetzung bei dem Besuch, den der König von England im April 1914 in Begleitung von Sir Edward Grey in Paris abstattete. Bei dieser Gelegenheit wurde durch die Vermittelung der französischen Regierung zwischen Ssasonoff und Grey ein Einverständnis über eine zwischen Rußland und England abzuschließende Marinekonvention mit ausschließlicher Spitze gegen Deutschland hergestellt. Der russische Botschafter in London, Graf Benckendorff, der mit nach Paris gekommen war und an dem Zustandekommen der Einigung mitgearbeitet hatte, konnte nach Petersburg berichten, er hoffe, „die Hauptsache erreicht zu haben, nämlich die bisher allzu theoretischen und friedlichen Grundgedanken der Entente durch etwas Greifbares zu ersetzen."

Die britische Regierung gab der russischen Kriegspartei — daran muß ich an dieser Stelle erinnern — diese entscheidende Ermunterung in dem Augenblick, in dem Deutschland durch die von mir geschilderten weitgehenden Zugeständnisse die letzten Möglichkeiten eines Konfliktes in den Fragen des näheren Orients aus dem Wege räumte. Die russische Regierung ließ sich diese Rückendeckung für einen Krieg mit Deutschland geben in dem Augenblick, in dem Deutschland durch ein für sein Prestige sehr empfindliches Zurückweichen in Sachen der Konstantinopeler Militärmission erneut seinen festen Willen gezeigt hatte, die türkischen Angelegenheiten der Aufrechterhaltung eines guten Verhältnisses zu Rußland unterzuordnen.

* * *

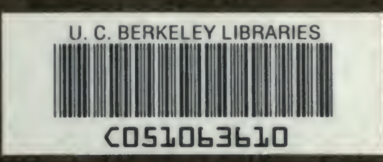
Die geschichtlichen Tatsachen, an denen nicht gerüttelt und nicht gedeutelt werden kann, zeigen also in aller Klarheit, daß der deutschen Türkenpolitik keinerlei „Schuld“ an dem Ausbruch des Weltkrieges zugeschrieben werden kann. Die unumstößliche geschichtliche Wahrheit ist vielmehr:

Die von Deutschland bis an die Schwelle des Weltkrieges inbezug auf die Türkei verfolgte Politik war ausschließlich auf den berechtigten und selbstverständlichen Schutz friedlicher deutscher Wirtschafts- und Kulturarbeit gerichtet. Sie war auch in ihren Formen nichts weniger als aggressiv und provozierend. Sie hielt sich stets innerhalb des Rahmens, der durch den Wunsch nach guten Beziehungen zu den an der Türkei interessierten Großmächten gezogen war. Sie hat dabei den Erfolg erreicht, daß es zu ernstlichen Konflikten mit einer Großmacht über deutsch-türkische Interessen niemals gekommen ist, daß vielmehr durch eine vorsichtige Behandlung aller eine Reibungsgefahr in sich bergenden türkischen Fragen und durch die Bereitwilligkeit zu weitgehendem Entgegenkommen jede ernste Konfliktsgefahr stets im Keime erstickt worden ist.

Es will nicht wenig besagen, daß es trotzdem der guten und zähen deutschen Arbeit gelungen ist, in den zukunftsreichen Gebieten der Türkei in dem Maße, wie ich es geschildert habe, Boden zu gewinnen und Werke zu schaffen, die, wie immer ihr künftiges Schicksal sein möge, für alle Zeiten ein Ruhmestitel des deutschen Namens sein werden.

Auch für die deutsche Arbeit in der Türkei gilt der Satz, der ganz allgemein für die deutsche Arbeit zuhause und draußen in der Welt seine Geltung hatte: Der Boden, auf dem sie gedieh und Früchte brachte, auf dem sie für die Zukunft ein weiteres Gedeihen und weitere Früchte erwarten konnte, war der Friede. Von dieser Erkenntnis war die deutsche Politik durchdrungen, und aus dieser Erkenntnis hat sie für die Erhaltung des Friedens Opfer gebracht wie keine andere Großmacht. Wenn es trotzdem zu der Weltkatastrophe des Krieges gekommen ist, — die Tatsachen der deutsch-türkischen Politik erhellen vielleicht besser als alles andere den Urgrund: Es ist zum Krieg gekommen, weil der Friede das deutsche Wachstum förderte und weil — um das Bismarcksche Wort zu wiederholen — unsere Nachbarn Wünsche hatten, die nur durch Krieg zu erfüllen waren.




U. C. BERKELEY LIBRARIES
C051063610



